IX kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 90)
z dnia 14 kwietnia 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 90)

14 kwietnia 2021 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 1073).

W posiedzeniu udział wzięli: **Magdalena Rzeczkowska** sekretarz stanu w Ministerstwie Finansów wraz ze współpracownikami, **Jarosław Waszkiewicz** dyrektor Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Tomasz Żuchowski** p.o. generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, **Joanna Smolińska** p.o. zastępca głównego inspektora transportu drogowego wraz ze współpracownikami, **Iwona Zubrzycka-Wasil** starszy inspektor kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Jan Buczek** prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, **Rafał Marchewka** doradca Związku Województw RP, **Maciej Wroński** prezes związku pracodawców „Transport i Logistyka Polska" oraz **Bartłomiej Zydel** ekspert w Dziale Monitoringu Prawnego i Ekspertyz Związku Powiatów Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamil Basicki**, **Elżbieta Kessel** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Łukasz Grabarczyk** i **Mariusz Przerwa** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Otwieram posiedzenie Komisji. Witam panie i panów posłów, wszystkich zaproszonych gości, w szczególności witam panią minister. Informuję, że posiedzenie zostało zwołane przez marszałek Sejmu na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej. Zasady zgłaszania się do głosu państwo znają.

Posłów, którzy uczestniczą w posiedzeniu Komisji zdalnie, proszę o zalogowanie się, a posłów, którzy uczestniczą fizycznie, o przyłożenie kart do czytników, tak abyśmy mogli sprawdzić kworum. Jeśli jesteśmy gotowi, to proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania i naciśnięcie dowolnego przycisku. Jak będziemy gotowi, proszę o wyświetlenie wyników. Szanowni państwo, informuję, że głosowało 28 posłów. Stwierdzam kworum.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie rozpatrzenie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 1073). Sejm w dniu dzisiejszym, po zakończeniu pierwszego czytania, skierował powyższy projekt do Komisji celem rozpatrzenia. Zaraz przystąpimy do szczegółowego rozpatrzenia projektu ustawy. Osoby chętne do zabrania głosu proszę o zgłaszanie się w odpowiednim miejscu, czyli bądź przy artykule, bądź przy poszczególnych zmianach do właściwego artykułu.

Przystępujemy zatem do szczegółowego rozpatrzenia projektu ustawy. Powiem jeszcze, że jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, to chciałbym od razu upoważnić Biuro Legislacyjne do nanoszenia oczywistych korekt i poprawek. Sprzeciwu nie słyszę.

Czy są uwagi do tytułu ustawy? Nie widzę.

Czy są uwagi do zmiany pierwszej w art. 1? Nie widzę.

Czy są uwagi do zmiany drugiej? Biuro Legislacyjne, proszę.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Dziękuję, panie przewodniczący. Mamy uwagę o charakterze legislacyjnym. Chcielibyśmy zauważyć, że w lit. b wnioskodawcy sugerują dodanie ust. 1b–1y, ale w tej wyliczance zabrakło lit. q, ponieważ przy numerowaniu ustępów i artykułów ustaw stosujemy alfabet łaciński, dlatego brakuje ust. 1q, jednak co do zasady wprowadzenie teraz lit. q wiązałoby się teraz z koniecznością przenumerowania przepisów ustawy. W związku z tym pytanie, czy naprawienie tej drobnej usterki legislacyjnej jest teraz celowe, pozostawiam do odpowiedzi Wysokiej Komisji.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Jakie jest stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Finansów Magdalena Rzeczkowska:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo posłowie – negatywne. Zbyt dużo konieczności dalszych poprawek. Myślę, że to nie będzie budziło wątpliwości interpretacyjnych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuje serdecznie. Proszę, jeszcze Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Panie przewodniczący, jest jeszcze pytanie do ust. 1c w lit. b. Czy jest potrzebny ten ust. 1c w związku z tym, że cały artykuł i tak mówi o tym, że ten wniosek jest uzgodniony? Tak wiec pytanie, czy jest potrzebny ten ustęp?

I kolejna rzecz do ust. 1o. W pkt 1 mamy tu sformułowanie „proporcjonalne do długości". Powinno chyba być „proporcjonalnie do długości". Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Widzę zgłoszenie, ale najpierw poproszę o stanowisko rządu do uwag Biura Legislacyjnego.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Dobrze. Jeżeli chodzi o pierwszą część, to negatywnie. Jeżeli chodzi o drugą, to „proporcjonalnie".

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czyli Komisja upoważnia Biuro Legislacyjne do dokonania tej oczywistej zmiany na „proporcjonalnie".

Legislator Mariusz Przerwa:

To jest w zestawieniu poprawek legislacyjnych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak jest. Proszę, pan poseł Szczepański.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Z wypowiedzi pana mecenasa zrozumiałem, że w wyliczance została zgubiona jedna litera, tak?

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Może nie tyle zgubiona, ale co do zasady, to zasady techniki prawodawczej nakazują stosowanie alfabetu łacińskiego przy określaniu jednostek redakcyjnych, przy numerowaniu jednostek redakcyjnych. Po ust. 1p powinien być ust. 1q, ale wnioskodawcy napisali od razu, że jest to ust. 1r.

Zgadzam się z panią minister, że nie będzie żadnych wątpliwości interpretacyjnych. To jest wyłącznie kwestia legislacyjno-redakcyjna, natomiast poprawienie tego rzeczywiście wiązałoby się z koniecznością przenumerowania wszystkich odesłań, które do tych ustępów nawiązują. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Myślę, że nie budzi to wątpliwości. Czy są jeszcze uwagi do zmiany drugiej w art. 1? Proszę bardzo, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Dziękuję, panie przewodniczący. Ta zmiana jest dosyć obszerna. Mamy jeszcze uwagę do ust. 31 pkt 2, w którym się mówi, że do gromadzenia danych stosuje się przepisy wydane na podstawie art. 13ia ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. To jest odesłanie do przepisów wykonawczych wydanych na podstawie innej ustawy. Praktyka legislacyjna i zasady techniki prawodawczej wskazują, że takie odsyłanie nie powinno mieć miejsca, a jeżeli już, to powinniśmy się z nim ewentualnie spotykać w sytuacjach bardzo ograniczonych. Pytanie brzmi, czy wnioskodawcy nie widzą możliwości sanowania tej usterki?

Z kolei w ust. 33 wnioskodawcy stwierdzają, że minister, określając wysokość prowizji, musi uwzględnić, że nie może ona przekroczyć 3% kwoty opłaty wskazanej na bilecie autostradowym. Chcielibyśmy zauważyć, że ta wytyczna jest zbędna, dlatego że ona wprost wynika z przepisu ust. 19, który mówi, jaka może być maksymalna wysokość prowizji. W związku z tym proponujemy korektę legislacyjną polegającą na tym, aby w ust. 33 skreślić wyrazy, że „nie może ona przekroczyć 3% kwoty opłaty wskazanej na bilecie autostradowym oraz”. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Jakie jest stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Jeżeli chodzi o ust. 31 pkt 2, to jesteśmy przeciwni. Są dopuszczalne takie przypadki legislacyjne, że takie odwołania mogą funkcjonować. Jeżeli chodzi o ust. 33, to zgoda na poprawkę.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Rozumiem, że Komisja upoważnia Biuro Legislacyjne do dokonania tej zmiany.

Czy są jeszcze jakieś uwagi do zmiany drugiej? Nie widzę.

Czy są uwagi do zmiany trzeciej? Nie widzę.

Do zmiany czwartej? Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Drobna korekta. Wnioskodawcy pod koniec tego ustępu użyli wyrazów „wniesionymi na nich budynkami”. Wydaje się, że powinno być „wzniesionymi”. Chcielibyśmy się tylko upewnić, czy nasze rozumowanie jest właściwe.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Zgoda. Oczywiście – „wzniesionymi”.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Czy są uwagi do zmiany piątej? Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Do zmiany piątej. W art. 37ge ust. 5 również drobna kwestia. Tutaj jest mowa, że „w bilecie autostradowym wskazuje się datę i godzinę”, przy czym w pozostałych przepisach ustawy mówi się o wskazywaniu pewnych danych na bilecie. Rozumiem, że intencja była taka, aby tu też było „na bilecie”. Prosilibyśmy o ujednolicenie w tej kwestii.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pani minister.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Oczywiście zgoda, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan przewodniczący Polaczek do zmiany piątej.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Mam nadzieję, że się nie mylę i jesteśmy akurat w tym momencie. Mamy poprawkę, która polegałaby na tym, aby w dodawanym art. 37gf nadać nowe brzmienie ust. 4 i 5. Zmiana w ust. 4 ma na celu uniknięcie wątpliwości, jaki środek odwoławczy przysługuje stronie niezadowolonej z wydanej decyzji administracyjnej oraz jaki organ go rozpatruje.

Ta poprawka w sposób jednoznaczny wskazuje, że w przypadku wydania decyzji administracyjnej tutaj nie służy odwołanie, jednakże jest możliwe złożenie wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy do szefa Krajowej Administracji Skarbowej. Zmiany zaproponowane w ust. 5 i 7 są z kolei konsekwencją zmiany w ust. 4.

Panie i panowie posłowie mają to wszystko w zestawieniu poprawek w formie elektronicznej, a ci z państwa, którzy są osobiście, również w formie papierowej.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pani minister.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Dziękuję, panie przewodniczący. Rzeczywiście jest kwestia doprecyzowania intencji ustawodawcy. Chodziło o prawidłowe ułożenie toku instancji w związku z wniesionym sprzeciwem. Jak najbardziej popieramy tę poprawkę.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Teraz przystąpimy do rozpatrzenia tej poprawki. Przepraszam, kto się zgłasza? Pan poseł Suchoń, proszę bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Pani minister, chciałbym zapytać, w jaki sposób ta dolegliwość będzie realizowana wobec podmiotów zagranicznych, zwłaszcza firm działających na terenie Polski i Unii Europejskiej, pochodzących spoza Unii Europejskiej? Dzisiaj jest tak, że te firmy, żeby wjechać na odcinek autostrady, muszą posiadać odpowiednie urządzenie. W związku z tym przejazd przez ten punkt powoduje, że są tam odnotowane, natomiast w przypadku korzystania np. z telefonów komórkowych takiej weryfikacji na odcinkach autostradowych nie będzie. Zatem, w jaki sposób ten obowiązek będzie realizowany w stosunku do firm spoza Unii Europejskiej?

W zakresie Unii Europejskiej to rozumiem, że w ramach mechanizmów, które obecnie funkcjonują w zakresie regulacji rynku przewozów. Jeżeli się mylę, to też proszę o to, aby rząd wyjaśnił, w jaki sposób – zwłaszcza w stosunku do firm spoza Unii Europejskiej i również do firm spoza Polski. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Teraz mieliśmy przystąpić do rozpatrzenia poprawki zgłoszonej przez pana przewodniczącego Polaczka. Pytanie nie odnosi się do poprawki, jeśli więc moglibyśmy najpierw rozpatrzyć poprawkę, a później pani minister odpowie na to pytanie. A na przyszłość uwaga do pań i panów posłów, żeby jak już rozpatrujemy konkretną poprawkę, pytania zadawać adekwatnie do miejsca, w którym w danej chwili jesteśmy.

Poproszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania i rozpatrzymy poprawkę zgłoszoną przez pana przewodniczącego Polaczka. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem tej poprawki? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

Podaję wyniki głosowania. Głosowało 33 posłów. Za było 32, przeciw 1 poseł, nikt się nie wstrzymał. Poprawka została rozpatrzona pozytywnie.

Proszę panią minister o udzielenie odpowiedzi na pytanie pana posła Suchonia.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Dziękuję za to pytanie. W przypadku osób fizycznych zagranicznych… W przypadku autostrad możemy mieć kierowcę, który kieruje tzw. pojazdem lekkim, właściciela lub użytkownika, a w przypadku pojazdów ciężkich już mówimy o przewoźnikach. Ale zarówno w jednym, jak i w drugim przypadku, jeżeli mamy do czynienia z sytuacją, kiedy nie obowiązują umowy o wzajemnym dochodzeniu należności pomiędzy państwami, wówczas przepisy przewidują pobór kaucji. Jeżeli zostanie ujawnione jednorazowe lub wielorazowe naruszenie obowiązku poboru opłaty, wniesienia opłaty za przejazd odcinkiem płatnym drogi, jest kaucja. W przypadku nieuiszczenia, nieopłacenia tej kaucji od razu w momencie kontroli, czyli ujawnienia naruszenia, jest zatrzymanie pojazdu do momentu uiszczenia tych zobowiązań. W ten sposób reguluje to ustawa.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Jeszcze pan poseł Suchoń?

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Pan przewodniczący pozwoli, bo to jednak jest ważne z punktu widzenia konkurencyjności naszych firm, że będę dopytywał. Chyba że mamy jakieś ograniczenie, że poseł nie może zadawać dwóch pytań w ciągu rozpatrywania jednej zmiany? Jeśli tak, to oczywiście dostosuję się, ale jeżeli nie ma takiego ograniczenia…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle, niczego takiego nie powiedziałem.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Dobrze, ale gdyby były takie ograniczenia, to prosiłbym o tę informację.

Pani minister, czy będzie kontrola na granicach, zwłaszcza przewoźników, którzy pochodzą zza naszej wschodniej granicy i na przykład z rynku tureckiego? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę, pani minister.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Oczywiście tak. W przypadku przekraczania granicy nie-Schengen, takie kontrole będą przeprowadzane. W przypadku pozostałych działań, które prowadzi Krajowa Administracja Skarbowa przy okazji innych czynności, chociażby kontroli związanej z przewozem towarów, które podlegają monitorowaniu, również ten aspekt – prawidłowości wywiązania się z obowiązku zapłaty opłaty za przejazd drogami płatnymi – będzie sprawdzany i kontrolowany.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Jeszcze Biuro Legislacyjne do zmiany piątej.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Tak, panie przewodniczący, dziękuję. Do art. 37gg ust. 5 pkt 2. Proponujemy wykreślić wyraz „danego", ponieważ jest to wyraz zbędny, dlatego że dalej mamy odesłanie do art. 37gf, w którym jest mowa o tym konkretnym sprzeciwie. Mamy niepotrzebne powtórzenie.

I jeszcze pytanie do wnioskodawców dotyczące ust. 11. Tu jest mowa o wzorze pokwitowania pobranej kaucji. Czy ten wzór nie powinien dotyczyć „pokwitowania pobrania kaucji" a nie „pobranej kaucji"? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pani minister.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Dziękuję bardzo. Jeżeli chodzi o pierwszą część, to zgadzamy się z uwagą. Natomiast jeżeli chodzi o drugą kwestię, dotyczącą użytego sformułowania, to w projekcie ustawy jest ono użyte właściwie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie, czyli do tej pierwszej kwestii Biuro Legislacyjne ma upoważnienie.

Do zmiany piątej chciałby jeszcze zdalnie zabrać głos przedstawiciel związku powiatów. Proszę bardzo.

Ekspert w Dziale Monitoringu Prawnego i Ekspertyz Związku Powiatów Polskich Bartłomiej Zydel:

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, pani minister, jako Związek Powiatów Polskich przesłaliśmy dziś opinię do projektu. Jedna z dwóch kwestii dotyczy właśnie zmiany piątej i art. 37gg ust. 7–9, czyli odpowiedniego stosowania art. 130a Prawa o ruchu drogowym w kontekście odholowania pojazdu. Z naszej strony pytanie o to, czy państwo analizowaliście te sankcje w kontekście wyroku Trybunału Konstytucyjnego, który zapadł w sprawie K 6/17? Teraz przy odholowywaniu pojazdów w świetle oceny Wysokiego Trybunału sprawa będzie wyglądała tak, że będziemy wydawać pojazdy niekoniecznie po uiszczeniu opłaty. Wysoki Trybunał powiedział, że taka sankcja, w świetle której pojazd jest wydawany dopiero po uiszczeniu opłaty, jest niekonstytucyjna.

Równocześnie projekt przewiduje, że po opłaceniu kaucji, na podstawie tego ustępu, nad którym teraz procedujemy, będziemy wydawać pojazd, czyli w konsekwencji po uiszczeniu kaucji, a jeszcze przed uiszczeniem opłat z art. 130a Prawa o ruchu drogowym będzie wydawany pojazd. Podmiot odzyska więc pojazd, uiszczając kaucję, natomiast opłaty, które są należne dla powiatu, to jest już osobna kwestia.

W związku z tym pytanie – jak państwo szacujecie skalę tego zjawiska? Ile takich przypadków może rocznie występować? Z naszej strony pojawiają się obawy o to, czy będziemy w stanie skutecznie dochodzić zwrotu opłat związanych z usuwaniem i parkowaniem tych pojazdów. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pani minister.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Tamten wyrok trybunału prawdopodobnie dotyczył konkretnej sprawy, natomiast projekt tej ustawy był szeroko konsultowany ze wszystkimi właściwymi resortami i nie było zastrzeżeń ani uwag co do niekonstytucyjności tego przepisu. Również ze środowiskiem odbyły się szerokie konsultacje i nie było zastrzeżeń odnośnie do konstytucyjności tego przepisu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Jeszcze pan przewodniczący poseł Grabarczyk do zmiany piątej.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Ja do wypowiedzi pani minister, bo w tej chwili jest w parlamencie procedowana ustawa, to był projekt senacki, która tę kwestię rozstrzyga właśnie w taki sposób, jak zasygnalizował przed chwilą przedstawiciel powiatów. Już trzykrotnie ta ustawa była w porządku po rozpatrzeniu przez Senat i trzykrotnie z porządku była zdejmowana. Jeżeli ona trafi do Sejmu ostatecznie, w tej chwili jest zamrożona, to rozstrzygnięcie, jakie zawiera, jest dokładnie takie jak opisano. To znaczy, że pojazd będzie wydawany jeszcze przed uiszczeniem opłat.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy pani minister chce się ustosunkować? Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Dziękuję, panie przewodniczący. Myślę, że w takiej sytuacji, po przyjęciu tamtych przepisów my natychmiast dostosujemy i zgłosimy odpowiednią poprawkę i korektę do przepisów tej ustawy. Na ten moment trudno przesądzić, jaki będzie los.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Czy ktoś chce jeszcze zabrać głos do zmiany piątej? Nie widzę.

Czy do zmiany szóstej? Biuro Legislacyjne?

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Nie, dziękujemy.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy do zmiany siódmej? Proszę, pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący, ale ja zgłaszałem się do zmiany szóstej, ponieważ tam jest ten niesławny zapis dotyczący czytelności tablic. Rzeczywiście przydałaby się głębsza analiza, czy aby takie brzmienie, bo co do tego, że same tablice powinny być umieszczone i zachowane w taki sposób, aby były czytelne i możliwe do odczytania przez funkcjonariusza bądź też system – co do tego pełna zgoda. To jest absolutnie poza dyskusją, natomiast kwestia definicji tych znaków, napisów lub przedmiotów, które ograniczają czytelność tablic… To jest kolejny przykład takiego, powiedziałbym, potworka legislacyjnego, który zostawia katalog otwarty do tego, aby de facto funkcjonariusz mógł na drodze dowolnie go interpretować.

Pytanie do ministerstwa: jakie jest ratio legis tego przepisu? Jak mówiłem, mam bowiem absolutnie pewność po zachowaniu funkcjonariuszy... Na przykład w stosunku do osób niosących tablice wszczynali postępowanie, wszczynali interwencje, powołując się na paragraf, że umieszczają ogłoszenia w miejscu do tego nieprzeznaczonym. Ten przepis jest tego samego rodzaju. Może powodować, powiedziałbym, nadinterpretację i zdecydowanie nieadekwatną formę interwencji w stosunku do obywateli, więc ja proszę o takie dokładne, konkretne ratio legis tego przepisu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pani minister.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Ten przepis nie wnosi niczego nowego do porządku prawnego. W tym sensie, że dokładnie taki przepis, który zakazuje zakrywania tablic rejestracyjnych, czyli utrudniania tym samym identyfikacji pojazdu, funkcjonuje w Prawie o ruchu drogowym. Tutaj jest regulacja w zakresie wysokości kary za tego typu zachowanie i przepis, który mówi, że jakby za to samo, czyli z Prawa o ruchu drogowym... Jeżeli karzemy, to nie karzemy już z tej ustawy, żeby było jednokrotne karanie za tego typu działanie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy do zmiany siódmej są uwagi? Mam prośbę, aby jednak pilnować, w jakim miejscu jesteśmy. Już przeszliśmy zmianę szóstą, jesteśmy przy zmianie siódmej i…

Poseł Hanna Gill-Piątek (Polska2050):

Panie przewodniczący, ja bardzo przepraszam, ale ten druk jest tak zagmatwany i nieczytelny. To są po prostu Himalaje, naprawdę.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Możemy się oczywiście zastanawiać co do zasadności poszczególnych zapisów pod względem merytorycznym, natomiast sam druk jest w miarę czytelny.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Polska2050):

Oczywiście, natomiast jego nawigacja jest dosyć trudna, tak mi się wydaje, nawet dla mnie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze, to proszę jeszcze do zmiany szóstej.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Polska2050):

Do zmiany szóstej. Tak jak mówiłam na sali plenarnej, w dodawanym w rozdziale 5aa art. 37gj jest zaproponowane, że kierujący pojazdem samochodowym, przejeżdżający autostradą… Za taki przejazd jest pobierana opłata, natomiast kara grzywny dotyczy sytuacji, która jest bezdyskusyjna, czyli zakrytych tablic lub ozdobionych… Tablice nie powinny być zakryte, natomiast są tu sformułowania nieostre, np.: tablice ozdobione lub... Co też jest polem do daleko idących nadużyć według nas, jako Polski 2050… Jest takie sformułowanie: „który ma z przodu lub z tyłu pojazdu znaki, napisy lub przedmioty, które ograniczają czytelność tych tablic”.

Szczerze mówiąc, każdy psycholog, który zajmuje się percepcją, powie na przykład, że skoro tablice są oparte na kontraście czarno-białym, to nalepienie obok naklejki Ruchu Polska 2050, który ma w swoich barwach barwę żółtą, dla ludzkiego oka bardziej przyciągającą i widoczną niż barwa biała, oznaczać będzie dla policjanta utratę tej czytelności. Nie wiem, różowy miś, portret ładnej kobiety, błyskawica strajku kobiet – cokolwiek z przodu lub tyłu samochodu policjant może uznać za odwracające uwagę czy zakłócające czytelność. Za to będzie mógł przywalić grzywnę. Dlatego składamy poprawkę, która jest po prostu usunięciem tych zapisów, dotyczących – one cztery razy występują w tym druku – tych nieprecyzyjnych zapisów, ponieważ ich tutaj nie powinno być albo powinny być uzasadnione i uszczegółowione. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Proszę, wedle kolejności zgłoszeń, pan poseł Dobromir Sośnierz.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Nawiązując do tej dyskusji, chciałem w takim razie zaproponować, czy nie można by zmienić redakcji tego przepisu, zastępując słowo „czytelność" słowem „widoczność"? Chyba słowo „widoczność" byłoby bardziej jednoznaczne, bo „czytelność" rzeczywiście może pozostawiać wątpliwości interpretacyjne co do tego, czy napis umieszczony obok zmniejsza czytelność. Mimo wszystko zgodnie z zasadami percepcji rzeczywiście tak jest, że tam, gdzie mamy więcej bodźców, trudniej jest wyodrębnić ten właściwy, więc rzeczywiście takie wątpliwości interpretacyjne mogą się pojawiać. Natomiast słowo „widoczność" jest bardziej jednoznaczne. Jeżeli coś nie zasłania w żaden sposób żadnego elementu tablicy rejestracyjnej, to będzie w tym momencie legalne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan poseł Paul.

Poseł Jerzy Paul (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałbym się nie zgodzić ani z panią poseł, ani z panem posłem, moim przedmówcą, ponieważ nie wiem, czy państwo zdajecie sobie sprawę, na co chcecie pozwolić. Czy to będzie bowiem czytelność czy widoczność, to tak samo może to zmienić odczytywanie numeru rejestracyjnego. Załóżmy, że będzie to numer rejestracyjny złożony z czterech ósemek i ktoś, obojętnie czy przyklei sobie pioruna, to co pani mówiła, czy będzie przyklejony piorun, czy będzie przyklejony anioł, z ósemki można zrobić trójkę, dziewiątkę, szóstkę. I to będzie całkiem inny numer, całkowicie inny numer. Jeżeli więc na takie coś pozwolimy, to doprowadzimy do tego, że numery w ogóle będą nieczytelne i będzie całkiem…

Poseł Hanna Gill-Piątek (Polska2050):

Pan nie zrozumiał, co mówiłam, przepraszam bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pani poseł.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Polska2050):

To jest okolica tablicy rejestracyjnej na przodzie lub z tyłu pojazdu, a nie tablica rejestracyjna.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pani poseł, powiedziałem, że będę udzielał głosu wedle kolejności zgłoszeń. Pani miała pierwszy głos, a teraz ma głos pan przewodniczący Polaczek. Prosiłbym krótko, bo myślę, że sprawa jest dość oczywista.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Jedna uwaga, pani poseł. Dosłownie chwila pewnej repliki. Jesteśmy naprawdę w przepisach technicznych, które są przepisami, które działają dla dobra użytkownika, właściciela czy posiadacza pojazdu, i dla systemu. One funkcjonują w ustawie – Prawo o ruchu drogowym. Natomiast to, co pani proponuje, i uwagi, jakie wnosi – nie mogę inaczej interpretować, tylko jak jakieś kompletnie nieuzasadnione lęki, które są kompletnie obok tej materii, która jest dzisiaj procedowana. To, co mówiła pani minister na sali plenarnej chyba godzinę temu, że jak pani chce sobie okleić samochód w dwudziestu innych miejscach, poza tablicami rejestracyjnymi, i napisać na nim, co pani tam chce, oczywiście poza jakimiś kwestiami, powiedziałbym, ściganymi z urzędu, to po prostu może pani to zrobić. Natomiast tutaj jesteśmy w przepisach technicznych, które są również regulowane w takiej materii, jaką jest ustawa – Prawo o ruchu drogowym.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Nie widzę więcej uwag do zmiany szóstej. Czy do zmiany siódmej są uwagi? Nie widzę.

Czy do zmiany ósmej? Nie widzę.

Czy do zmiany dziewiątej? Nie widzę.

Czy do zmiany nr 10? Nie widzę.

Czy są uwagi do art. 2 zmiana pierwsza? Proszę bardzo, pan poseł Szczepański.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Chciałem zgłosić poprawkę do art. 2, polegającą na skreśleniu pkt 1. Uzasadnię. Poprawka zmierza do wykreślenia w art. 2 projektu dotyczącego ustawy o drogach publicznych zmian wprowadzanych w art. 13ha, polegających na dodaniu w ust. 4 ust. 4a–4c oraz dodaniu ust. 8, które przewidują coroczny wzrost stawek opłaty elektronicznej, poprzez wprowadzenie mechanizmu corocznej waloryzacji wartości stawek tej opłaty o wskaźnik inflacji. Proponowane rozwiązanie pozostaje w sprzeczności z postanowieniami prawa Unii Europejskiej, przede wszystkim z dyrektywą 1996/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat drogowych za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe oraz orzecznictwem TSUE – ostatni wyrok dotyczący zawyżonych opłat drogowych w Niemczech.

Stawki za przejazd po drogach publicznych powinny odzwierciedlać, pani minister, rzeczywiste koszty utrzymania i rozwoju sieci drogowej, a nie ulegać corocznemu, automatycznemu z mocy prawa podwyższeniu na następny rok w stopniu odpowiadającym wskaźnikowi wzrostu cen towarów i usług.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Przystąpimy do rozpatrzenia tej… Czy pan poseł Suchoń jeszcze do tej poprawki chce zabrać głos?

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Moje pytanie de facto wiąże się z tą poprawką i z takim zapisem, ale jeżeli pan przewodniczący woli, to zadam pytanie po ewentualnym przyjęciu poprawki.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jeśli pytanie wiąże się z poprawką, to może pan zabrać głos, natomiast jeśli jest poza poprawką, to najpierw rozpatrzymy poprawkę, a później będzie jeszcze pytanie odnośnie do zmiany pierwszej w art. 2.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Dobrze, rozpatrzmy poprawkę.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jeszcze o głos prosił pan poseł Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Chciałem tylko poprosić panią minister o stanowisko rządu do poprawki pana posła Szczepańskiego.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak, to oczywiste. Proszę bardzo, pani minister.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Dziękuję, panie przewodniczący. Stanowisko jest negatywne. Może wyjaśnię, że proponowany przepis, który przewiduje coroczną waloryzację stawek opłaty elektronicznej, jest zgodny z prawem unijnym i dyrektywą z 1999 r. nr 62, ponieważ jednoznacznie przesądza, że zwaloryzowana stawka w żadnym przypadku nie może przekroczyć maksymalnej stawki opłaty, która jest obliczana zgodnie z przepisami unijnymi na podstawie kosztów infrastruktury drogowej. Ta dyrektywa nie zabrania automatycznej waloryzacji stawek opłat drogowych. Rzeczpospolita Polska sygnalizowała Komisji Europejskiej, notyfikując elektroniczny system poboru opłat drogowych, że jest planowane waloryzowanie stawek opłaty elektronicznej. Komisja Europejska nie zgłosiła żadnych zastrzeżeń do takiego rozwiązania. Minister ds. europejskich również nie miał wątpliwości co do zgodności omawianego rozwiązania z prawem Unii Europejskiej.

Trzeba przypomnieć, że zgodnie z jedną z zasad Unii Europejskiej – korzystający płaci, to jest ta zasada – koszty utrzymania i rozwoju infrastruktury drogowej powinny być ponoszone przez użytkowników. Realne zużycie dróg generuje właśnie transport ciężarowy, a stawki opłaty elektronicznej obowiązują od 2011 r. i przez 10 lat nie były waloryzowane ani zmieniane. W latach 2011–2021 inflacja natomiast narastająco wzro-

sła o 19,8%. W Polsce stawki są jednymi z najniższych w Europie, tj. od 0,02 zł do 0,53 zł za kilometr. Opłata elektroniczna to jest jedno z podstawowych źródeł zasilenia KFD. Polska od lat ponosi wytężony wysiłek finansowy, szczególnie w ostatnich latach, teraz oraz w najbliższym planowanym okresie, w celu nadrobienia zaległości w obszarze budowy szybkich i bezpiecznych dróg. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Rozpatrzymy zatem poprawkę pana posła Szczepańskiego po wcześniejszym głosie ze strony Biura Legislacyjnego.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Dziękuję, panie przewodniczący. Chcielibyśmy jeszcze dopytać wnioskodawcę poprawki, czy uwzględnia ona konsekwencje dla całego projektu ustawy? Chcielibyśmy zauważyć, że chociażby w przepisie końcowym, o wejściu w życie, jest odesłanie do art. 2 pkt 1, który – z tego co udało nam się usłyszeć – poprawka proponuje skreślić. Stąd pojawia się pytanie o konsekwencje tej poprawki.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Panie pośle, proszę bardzo.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Miałbym prośbę, panie mecenasie. Jak dojdziemy do ostatniego artykułu, to ja taką stosowną poprawkę bym zgłosił, jeśli ta poprawka uzyska większość, tak?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Przystępujemy do rozpatrzenia tej poprawki. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem poprawki? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Poproszę o wyniki. Głosowało 35 posłów. Za było 17, przeciw 18, nikt się nie wstrzymał. Poprawka nie uzyskała akceptacji.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Bardzo bym prosił, aby potraktować ją jako wniosek mniejszości.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze, dziękuję. Proszę odnotować wniosek mniejszości. Do zmiany pierwszej zgłaszał się jeszcze pan poseł Suchoń. Bardzo proszę.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szkoda, że ta poprawka przepadła, bo powiedziałbym, że jest to znacząca zmiana; to, co podnosi ministerstwo. Pani minister Rzeczkowska była uprzejma w trakcie posiedzenia parlamentu mówić o korzyściach dla obywateli z tego projektu. Ja powiem szczerze, że tych korzyści nie jest za wiele, a jedną z rzeczy, która pewnie najbardziej dotknie nie tylko firmy transportowe, ale także zwykłego obywatela, jest właśnie wzrost kosztów transportu drogowego.

Ten projekt, chociaż nie wszyscy sobie to uświadamiamy, w sposób znaczący wpłynie na koszty transportu drogowego. To nie jest tylko kwestia wzrostu opłat za kilometry, ale to jest też kwestia wzrostu kosztów związanych z ewidencją przebiegu po drogach płatnych. Są to oczywiście koszty związane z dostosowaniem swoich systemów i procedur właśnie do tego nowego systemu.

Niestety, to jest kolejny projekt, który będzie w sposób znaczący negatywnie oddziaływał na polskie firmy, a co za tym idzie przyczyni się do wzrostu cen innych produktów. Krótko mówiąc – do wzrostu cen w sklepach. To oczywiście nie niesie żadnych korzyści dla obywateli. Nawet, powiem szczerze, że już nie chciałem o tym mówić, żeby nie podkreślać kompromitacji rządu, ale jeżeli ktoś mówi o zmniejszeniu zakresu danych pod kątem likwidacji obowiązku ewidencjonowania numerów rejestracyjnych przyczep, naczep, to znaczy, że ten rząd w ogóle żyje w oderwaniu. Mówiliśmy o tym podczas pierwotnego procedowania nad projektem – ktokolwiek widział zestaw, to rozumie, że kwestia ewidencjonowania przyczepy jest po prostu objawem, krótko mówiąc, niewiedzy na temat tego, jak funkcjonuje transport drogowy. Podstawowej niewiedzy.

Pani minister, czy prawdą jest, że taki wzrost opłat za korzystanie z dróg, wzrost kosztów po stronie firm transportowych, będzie przekładał się na wzrost cen towarów i usług, gdzie transport jest ujmowany w cenach produktów i usług? Bardzo proszę o precyzyjną odpowiedź. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Proszę, pani minister.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Dziękuję za to pytanie, panie pośle. Szacowany skutek dziesięcioletni wzrostu dochodów do KFD z tytułu waloryzacji to jest 818 mln zł. Za 2022 r. – 63 mln zł, a w ostatnim z tych dziesięciu lat chyba dziewięćdziesiąt kilka milionów. To wszystko rocznie. Myślę, że nie jest to oszałamiająca kogokolwiek kwota, która by się mogła przełożyć na dramatyczny wzrost cen towarów i usług. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Jeszcze raz pan poseł Suchoń. Ostatni głos.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Przypomnę, że na przykład w 2013 r. inflacja wynosiła 0,9%, 2014 r. było 0%, zaś w 2015 r. mieliśmy deflację, czyli 99,01 w stosunku do cen z roku poprzedniego. To są dane GUS -owskie. Natomiast za rządów Prawa i Sprawiedliwości w 2017 r. – 2%, 2018 r. – 1,6%, 2019 r. – 2,3%, 2020 r. – 3,4%. Pani minister, jeżeli pani nie widzi pewnej prawidłowości, jak wygląda kwestia inflacji i wpływu na ceny, to gratuluję, że jest pani obok, bo to jednak wpływa w znaczący sposób na te koszty, które ponosimy. To się przełoży na funkcjonowanie firm transportowych.

I ostatnia rzecz. Państwo cały czas zapominacie alb usilnie ignorujecie fakt, że dzisiaj firmy transportowe nie płacą za obsługę systemu związanego z ewidencją przebiegu pojazdu po drogach płatnych. Firmy tych kosztów nie ponoszą. Urządzenia otrzymują od operatorów. Oczywiście firmy płacą kaucję, ale po zwrocie urządzenia tę kaucję otrzymują z powrotem. Ten projekt natomiast przewiduje przełożenie tych kosztów na firmy transportowe. Obojętnie czy to będzie telefon, czy to będzie jakiekolwiek tego typu urządzenie, trzeba będzie zapewnić to urządzenie, trzeba będzie zapewnić transmisję danych.

Państwo możecie oczywiście stosować takie sztuczki, że przecież pracownicy mają telefony, ale jednak nie – to muszą zapewnić firmy. A jak pokazują chociażby doświadczenia węgierskie, nowe urządzenia, które de facto są smartfonami, po prostu są kradzione z pojazdów. To jest rzecz, którą złodzieje kradną w czasie postojów na drogach. Dochodzi więc kolejny problem, ponieważ te przedsiębiorstwa będą musiały reagować na tego typu zdarzenia w różnych miejscach w Polsce. Dzisiaj nie muszą tego robić, ponieważ OBU nie są przedmiotem kradzieży. Nikomu nie przyjdzie do głowy, żeby takie urządzenie ukraść. Państwo, blokując możliwość korzystania z OBU, wprowadzacie jakby ścieżkę – powiedziałbym – zwiększonego ryzyka również dla przewoźnika. To są więc koszty, które oczywiście zapłacą przewoźnicy.

Oczywiście znajdą się one również w cenach usług, co w sposób znaczący, zresztą tak jak przy SENT, pogorszy sytuację polskich małych i średnich firm, a oczywiście zyskają wielkie międzynarodowe koncerny. Pytanie jest więc takie: czy polski rząd powinien rzeczywiście wspierać te największe światowe koncerny? To nawet nie są koncerny europejskie, które wchodzą na rynek nie tylko polski, ale na rynki całej Europy. To polskie firmy powinny być wspierane. Oczekiwałbym jednak powrotu do debaty.

Przepraszam od razu, panie przewodniczący, za ten wtręt ogólny, ale nie było formuły, w której mógłbym to powiedzieć. Oczekiwałbym, że państwo siądziecie do stołu z Forum Transportu Drogowego i zamiast przepychać tę ustawę kolanem przez Sejm, porozmawiacie z tymi ludźmi, w jaki sposób zorganizować system tak, żeby on służył gospodarce i polskim firmom. Dzisiaj robicie wszystko, żeby te firmy straciły. Jeżeli widzę, że Forum Transportu Drogowego w środowisku, gdzie trudno znaleźć porozumienie we wszystkich sprawach, dzisiaj występuje jak jeden mąż i wszystkie organizacje podpisują, że nie było konsultacji, że stan przygotowań do wdrożenia nowego systemu to jest pic na wodę, fotomontaż, to znaczy, że posiedzenie Komisji powinno zostać przerwane, a państwo powin-

niście wrócić do stołu i do rozmów z organizacjami. To, co rząd robi z systemem poboru opłat od 3–4 lat, to jest po prostu… To wystawia negatywne świadectwo zdolnościom organizacyjnym rządu, ale fakt, że to uderzy w polskie firmy, jest już problemem nas wszystkich. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy pani minister chce się do czegoś odnieść?

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Tak, panie przewodniczący. Dziękuję za te uwagi, panie pośle. Chciałam tylko przypomnieć, że kwestie, o których pan poseł wspomina, czyli system poboru opłat drogowych, jego założenia i cała konstrukcja oraz przepisy, które regulują wdrożenie tego systemu poboru opłat drogowych od pojazdów ciężkich, to nie jest przedmiot tej ustawy, nad którą dzisiaj procedujemy. To był przedmiot ustawy, nad którą procedowano w zeszłym roku wiosną, w maju, jeżeli dobrze pamiętam, i która wprowadziła te nowe regulacje. Przede wszystkim jest to zmiana ustawy o drogach publicznych.

Według założeń, które są obowiązującym prawem od ponad roku, opłata za przejazd pojazdami ciężkimi powyżej 3,5 tony za płatne odcinki dróg krajowych będzie mogła być wnoszona z wykorzystaniem co najmniej kilku sposobów uiszczania opłaty czy też rozliczania opłaty. Jednym z nich jest aplikacja, jak rozumiem, nieakceptowana czy niecieszaca się dotychczas powodzeniem, bo jeszcze niefunkcjonująca w transporcie, która służy do rejestrowania i rozliczania przejazdu. To jest bezpłatna aplikacja. Rozmawiamy z przewoźnikami i zachęcamy do stosowania tego rozwiązania. Myślę, że warto dać mu szansę. Kolejny sposób to urządzenie pokładowe. Kolejny to ZSL, czyli zintegrowany system logistyczny, z którego przedsiębiorcy mogą skorzystać. To jest też popularne.

Jeśli rozmawiamy o wspomnianym SENT, to z aplikacji korzysta 50% przedsiębiorców korzystających z SENT, a kolejne 50% korzysta z rozwiązań ZSL-owych. Jest jeszcze oczywiście rozwiązanie EETS, czyli Europejski System Poboru Opłat. Bardzo nam zależy, aby zafunkcjonował w Polsce. Bardzo intensywnie pracujemy nad akredytacją sześciu dostawców EETS-owych. To jest bardzo wygodne rozwiązanie, które pozwoli przewoźnikom korzystać bezproblemowo z płatnych dróg w całej Europie.

W tej chwili jesteśmy też w procesie rozmów z dostawcami OBU i ZSL. Mamy, o ile dobrze pamiętam, sześć podmiotów, które już przeszły pozytywnie testy z Krajową Administracją Skarbową i teraz będą mogły te rozwiązania udostępniać. Kolejnych kilku takich dostawców jest w procesie akredytacyjnym. I to chyba tyle z mojej strony.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Dwa ostanie głosy ze strony społecznej. Proszę pana prezesa Jana Buczka, ZMPD.

Prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Jan Buczek:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Poprosiłem o głos, ponieważ pani minister Rzeczkowska wspomniała o tym, że pewne elementy były przedmiotem dyskusji i uzgodnień w ubiegłym roku podczas ostatniej nowelizacji ustawy o transporcie drogowym i zmianie wielu innych ustaw. Chcę powiedzieć, że w maju... To było chyba na początku maja i w podobnym trybie, jak miała miejsce obecna zmiana tej ustawy, doszło do nowelizacji z pełnym zignorowaniem nas jako strony społecznej.

Dowiadujemy się nagle, że pojawia się w trybie ekspresowym projekt ustawy. W tym przypadku również nie było najmniejszych konsultacji. Projekt pojawił się w Sejmie, a za chwilę dowiadujemy się, że projekt jest procedowany. Nawet nie mamy szansy, by zgłosić jakiekolwiek wnioski do tego projektu. Wydaje mi się, że administracja naszego państwa zupełnie zapomniała, czemu służy. Wydaje mi się, że obraz nas jako uczestników procesów gospodarczych wygląda w ten sposób, że my mamy się wszystkiemu podporządkowywać i ciągle uczestniczyć w naprawianiu błędów, które powstały w wyniku pośpiechu i politycznych, nieprzemyślanych decyzji.

Szanowni państwo, nasze państwo, nasza administracja jest właścicielem i operatorem funkcjonującego obecnie systemu. Ten system, ledwie dotarty, wielokrotnie zmieniany w czasie jego dziesięcioletniej historii funkcjonowania, zaczął w końcu jakoś

działać bez większych błędów. Nagle pojawia się polityczna decyzja o zmianie systemu. OK, ja to wszystko jestem w stanie zrozumieć, ale nie jestem w stanie zrozumieć jak urzędnik, który nie ma zielonego pojęcia o procesach gospodarczych, transportowych, może w taki bezczelny sposób przygotowywać instrument, który będzie służył do bardzo ważnego procesu, do procesu fiskalnego, i ignorować tym samym doświadczenie innych państw, tj. doświadczenie branży.

Mówi się również o tym, że ten system jest wzorowany na systemie SENT, który tak na dobrą sprawę dobrze funkcjonuje tylko w ustach urzędników, natomiast ten system wymiótł z rynku bardzo wielu przewoźników. Tylko duzi operatorzy logistyczni, którzy są w stanie zapewnić u siebie dział do obsługi SENT, pozostali na rynku. Kim są ci duzi operatorzy logistyczni, to sami państwo wiecie. W logotypach brakuje polskich nazw. Polski przewoźnik dzięki tego typu założeniom został sprowadzony do poziomu niewolnika dużej firmy logistycznej. Taki obraz jest dominujący.

Teraz ponoć ci sami ludzie próbują stworzyć nowy system, który w zasadzie ignoruje nasze wszystkie uwagi. Od sierpnia ubiegłego roku do pana ministra Kościńskiego wysłaliśmy cztery pisma, opisując uwagi, nasze zastrzeżenia, spostrzeżenia i propozycje. Na jednym z organizowanych w pośpiechu spotkań z KAS 8 maja dowiadujemy się, że w zasadzie system jest już przygotowany, funkcjonuje, jest już sprawdzony i można go tylko wdrożyć. Ale kiedy podczas rozmowy zajrzeliśmy w głąb, okazało się, że nie ma żadnego systemu, a jest tylko przygotowana aplikacja, jeszcze niesprawdzona, ponoć testowana przez Orlen. Przy czym chcę powiedzieć, że Orlen nie ma takich doświadczeń jak przewoźnicy indywidualni w stosowaniu SENT, bo akurat w ustawie o SENT producent paliw, jako duży operator przemieszczający się pomiędzy swoimi magazynami, używając różnego rodzaju sztuczek prawnych, stał się właścicielem magazynów, czyli tych zbiorników na stacjach paliw. Jest w ogóle zwolniony ze stosowania SENT. Tak więc to jest ustawa, która jednych promuje, a innym nakłada ograniczenia.

Szanowni państwo, przy tak chaotycznie, pokątnie tworzonym systemie nie chcemy zgodzić się na to, że za trzy tygodnie ma być wdrożony system. Wyraziliśmy to 8 maja i 8 maja dowiedzieliśmy się, że nie za trzy tygodnie, tylko jeszcze nieco później. Również 8 maja urzędnicy próbowali nas wciągnąć w zabawę polegającą na złożeniu wniosków o przedłużenie starego systemu. Praktycznie rzecz biorąc, uznaliśmy, że nie ma sensu już reaktywować starego systemu, tym bardziej że ze względu na brak współpracy z operatorem państwowym, jeżeli chodzi o losy tego systemu, rozpoczęły się już procesy wygaszania systemu.

Zatem jeżeli państwo dzisiaj mówicie o tym, że działanie starego systemu można jeszcze przedłużyć, to jest to kolejna manipulacja. Nie mamy żadnych podstaw materialnych, prawnych do zaakceptowania takiego stwierdzenia, bowiem różnego rodzaju umowy, których są setki w tym systemie, umowy o pracę itd. już zostały… Proces zakończenia tych umów się zakończył. Jedyną szansą, realną dziś, jest zakończenie tego… Jeżeli nasze państwo uznało, że ten system nie jest właściwy do pobierania opłat, to należy zakończyć jego działanie tak, jak zaplanowano, natomiast trzeba pracować nad nowym system według również zgłoszonych przez nas propozycji, czyli zapewniając, zgodnie z europejskimi przepisami i dyrektywami, dostęp do urządzenia.

Przytaczam dyrektywę unijną 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 17 czerwca 1999 r. Wyraźnie się mówi, że jeżeli są stosowane jakiekolwiek urządzenia, to operator musi zapewnić to urządzenie. Nasi twórcy systemu wpadli na pomysł, że my sobie kupimy i będziemy odpowiadać, tak jak to już dostrzegł jeden z posłów, za co dziękuję, że będziemy odpowiadać za przesył danych, za… Będziemy ponosić dodatkowe, ukryte koszty tego systemu. To nie tak działa na całym świecie. Nigdzie na świecie nie ma takiej aplikacji, do jakiej minister Rzeczkowska państwa przekonuje. Rzeczywiście na Węgrzech funkcjonuje taka możliwość, jako opcja, ale wszyscy przewoźnicy starają się unikać korzystania z tej opcji, bo to jest po prostu zasadzka na przewoźnika uczciwie wykonującego swoje obowiązki.

Szanowni państwo, podczas spotkań, zarówno 8 kwietnia, jak i 12 kwietnia, z przedstawicielami KAS jednoznacznie opowiedzieliśmy się za zamknięciem starego systemu, a dziś pan minister Koch z uśmiechem na ustach podczas rozmowy z mediami informuje,

że na prośbę przewoźników termin zostaje jednak przedłużony. My wiemy, że to jest nierealny termin, dlatego protestujemy przeciwko manipulowaniu nami. Nie składaliśmy takiego wniosku. Jednoznacznie opowiedzieliśmy się za zamknięciem starego systemu, natomiast jeśli chodzi o nowy system, to prosimy, żeby wyposażyć nas przede wszystkim w pokładowe urządzenie. Nie wolno naszemu kierowcy ani rozmawiać przez telefon, ani wysyłać SMS-ów, ani sprawdzać w czasie jazdy, czy telefon jest włączony, czy niewłączony, czy wysyła, czy nie wysyła danych. Pomysł twórców tego systemu, abstrakcyjnego systemu, polega na tym, żeby po 15 minutach, kiedy stwierdzimy, że autokar nie jest połączony z bazą danych, wówczas kierowca ma się zatrzymać na poboczu drogi. Przecież to trzeba być naprawdę pozbawionym wyobraźni, żeby wpaść na takie pomysły.

Chcemy współpracować. Robimy to, co robimy dla naszego państwa, i chcemy, żeby w naszym państwie te systemy funkcjonowały jak najlepiej, żebyśmy w końcu przestali się ośmieszać również na arenie międzynarodowej. To wdrożenie musi nastąpić w sposób wzorcowy, ale nie wiem, czy wystarczy trzymiesięczny okres odroczenia wdrożenia nowego systemu. Musimy mieć co najmniej trzy miesiące na przeszkolenie i na sprawy techniczne, ale KAS nie jest dzisiaj gotowy na udostępnienie nam jako podstawowego instrumentu OBU, który jest elementem tego systemu, jest sprawdzony, certyfikowany, poddany różnym audytom i nikt nie ma zastrzeżeń co do jego funkcjonalności.

Jeżeli ktoś chce skorzystać z innego urządzenia na własną odpowiedzialność, to oczywiście podoba nam się taka możliwość i akceptujemy takie rozwiązanie. Ale nie odstępujemy absolutnie od jednego warunku, który stawiamy stanowczo – system musi nam udostępnić i twórca systemu, operator polski, musi nam udostępnić, zgodnie z europejskimi zasadami, urządzenie. I tak ja powiedział pan poseł Suchoń – na podstawie kaucji lub nie. Przecież nie znikamy z rynku, możemy również napisać oświadczenie, niekoniecznie trzeba składać kaucję. Z tym też są kłopoty. Za chwilę trzeba będzie nam zwrócić kaucje za stare OBU i też nie ma pomysłu jak.

W każdym razie chcemy korzystać z urządzenia, które jest elementem tego systemu. Wówczas wszystkie ryzyka, wszystkie koszty temu towarzyszące musi ponosić operator, który będzie dbał o to, żeby ten system jak najlepiej się spinał. Jeżeli ktoś chce wykorzystać alternatywny sposób na swoją odpowiedzialność, to oczywiście może taka możliwość istnieć. Natomiast model, który dziś KAS prezentuje, czyli aplikacja… Aplikacja to nie jest system. Do tego trzeba jeszcze kupić telefon, trzeba kupić kartę przesyłu danych i polecić kierowcy, żeby łamał przepisy prawa, włączając, przełączając się, przelogowując. Taki model jest możliwy tylko dla osoby fizycznej, która okazjonalnie w wakacje, powiedzmy, z przyczepą kempingową przemieszcza się z południa Polski na północ lub z północy na południe.

Dziękuję bardzo państwu. Przepraszam za te emocje, ale naprawdę nie możemy zgodzić się na to, żeby tak wysokiej rangi urzędnik państwowy, jakim jest pan wiceminister Koch, dziś rano użył zmanipulowanej informacji, przedstawiając i argumentując stanowisko rządu w procedowaniu tej ustawy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję za kompleksową wypowiedź dotyczącą projektu tej ustawy. Zgłosiła się jeszcze jedna osoba ze strony społecznej – pan Maciej Wroński, prezes związku pracodawców „Transport i Logistyka Polska”.

Prezes związku pracodawców „Transport i Logistyka Polska” Maciej Wroński:

Dzień dobry państwu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie prezesie, jeśli są zbieżne opinie z opiniami poprzednika, to gorąca prośba, żeby tego nie powtarzać, bo mamy jeszcze dużo do przeprocedowania.

Prezes TLP Maciej Wroński:

Szanowny panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, może rzeczywiście spróbuję skrócić swoją wypowiedź i odnieść się zarówno do procedowanych w tym momencie poprawek, jak i de lege ferenda zgłosić państwu dwie propozycje.

Szanowni państwo, kwestia waloryzacji stawek, nad którą państwo w tym momencie debatujecie, o ten wskaźnik inflacji, to na ten problem, myślę, należy spojrzeć z szerszego punktu widzenia, a nie tylko kwestii czy zyskamy jakieś dodatkowe środki finansowe do Krajowego Funduszu Drogowego, czy też nie.

Znana jest wam, bo i też mieliśmy z waszej strony, mówię tutaj o... *(niesłyszalne)*

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Nie słyszymy pana prezesa.

Prezes TLP Maciej Wroński:

... zwaną „Pakietem mobilności”. Znane wam są doskonale prognozy, jakie będą skutki wchodzącej drugiej części „Pakietu mobilności” już od 2 lutego 2022 r., czyli za kilka miesięcy. Otóż... *(niesłyszalne).*

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Znowu jakieś kłopoty techniczne.

Prezes TLP Maciej Wroński:

… tej pracy przewozowej w międzynarodowym transporcie drogowym o 20% *(niesłyszalne)* tutaj zapotrzebowania i popytu na rynku krajowym. Jednak mimo wszystko Polska w taki pozytywny sposób się wpisuje w te wszystkie zjawiska gospodarcze. Nadal może nie tak wysoko jak byśmy chcieli itd., ale polskie PKB wzrasta. Nawet zakładając, że zwiększy się popyt w krajowych przewozach, będziemy mieli spadek pracy przewozowej o 13%.

W tej sytuacji zakładanie dodatkowych kosztów wydaje się nam, że może być przysłowiowym gwoździem do trumny. Oczywiście państwo powiecie, że to będzie nieznaczna kwota, natomiast w biznesie... Zresztą wy tak samo. Pracujecie nad budżetem państwa, więc wiecie, że każda złotówka do każdej złotówki daje finalny efekt. Ja chciałbym tylko zwrócić wam uwagę, że już w tej chwili, zgodnie z raportem PwC *(niesłyszalne)* przez jedną jednostkę transportową, 40-tonową, składającą się z ciągnika siodłowego i naczepy... Generuje przychód dla budżetu państwa w wysokości 278 zł. To są dane za 2019 r., tak że myślę, że te powinności względem społeczeństwa z naszej strony spełniamy. Dajcie nam po prostu je dalej spełniać. Stąd mój apel o odrzucenie tej poprawki, zakładającej automatyczną waloryzację o wskaźnik inflacji, jeśli chodzi o wysokość stawki.

Chcę przy tym zwrócić uwagę na jeszcze jedną rzecz. Niedługo poniesiemy bardzo duże koszty i będziemy bardzo mocno potrzaskani jako branża w związku z wymaganiami Green Deal. Nie jest tajemnicą, że będą zupełnie nowe wymagania, nowe potrzeby inwestycyjne i zupełnie nowe środki transportu, zmiany całego procesu transportowego związane z nowymi wymaganiami w związku z redukcją gazów cieplarnianych. Co do zasady z tym się zgadzamy, natomiast to będą bardzo duże koszty. Prosilibyśmy, żebyście nam tego zaoszczędzili.

Teraz odnosząc się do procedowanych kwestii, cały czas staram się trzymać tematu, uprzejmie prosiłbym o rozważenie tego, co postulowało Forum Transportu Drogowego, co postulowalibyśmy my jako „Transport i Logistyka Polska” – o rozważenie przedłużenia okresu wejścia w życie nowego systemu o co najmniej sześć miesięcy. W tej chwili nie będę powtarzał: jesteśmy pozbawieni dostępu do określonych form rejestracji drogi, została nam tylko aplikacja i telefon.

Zwrócę uwagę tylko na jedną rzecz. Zapewne doskonale wiecie, żeby wam to zobrazować, że jeżeli kupimy na przykład doskonałą wiertarkę, która służy do wiercenia *(niesłyszalne)* i damy ją pracownikom na budowę do profesjonalnego użytku, to taka wiertarka podziała dzień lub dwa, a później trzeba ją będzie wyrzucić. Telefon, o którym jest mowa, jako narzędzie podstawowe w tej chwili oferowane przez KAS, nawet nie jest tą wiertarką, bo nie jest przeznaczony do rejestracji drogi, do użytku w ogóle jakiegokolwiek. Można to porównać, że dajemy dziecięcą łopatkę, żeby nią wykopali rów pod fundamenty. Tu powinna być nawet nie łopata, a koparka. To tyle na ten temat pod rozwagę i do refleksji.

W tej chwili chcę jeszcze raz powrócić do sześciomiesięcznego okresu. Powinien on służyć temu, żebyśmy mogli co najmniej milion takich OBU zabezpieczyć dla potrzeb

środowiska transportowego. Około półtora miliona pojazdów, proszę mnie skorygować, jest zarejestrowanych w systemie viaTOLL. Za niespełna trzy miesiące, bo z tego, co wiem, 1 lipca jest propozycja wejścia w życie, będziemy mieli po prostu katastrofę, która wizerunkowo odbije się na państwie, na instytucjach rządowych, podważy zasady zaufania obywatela do państwa i tworzonego prawa. Generalnie rzecz biorąc, przysporzy nam bardzo dużo kłopotów.

I tutaj propozycja de lege ferenda. Jeżeli już chcecie mimo wszystko jednak przeforsować te wszystkie terminy, przy czym z naszej strony nie można mówić, żeby była jakakolwiek zgoda na to, ale wiadomo, że to od nas nie zależy, to bardzo bym prosił o rozważenie wniesienia następującej poprawki, która umożliwiałaby w tym okresie brak nakładania kar za stwierdzone naruszenie. Proszę dać nam czas. My będziemy płacić, chcemy się z tego obowiązku wywiązać.

W związku z tym, jeżeli nie będziemy mieli dostępu, jeżeli te telefony nie będą działały, a na pewno nie będą od razu działały w sposób prawidłowy, to prosimy, aby służby kontrolne nas zawiadamiały o tym, że nie wpłynęła opłata, żeby wystawiały nam informację w tym momencie, w jakiej wysokości mamy tej wpłaty dokonać. Niech nam służby dadzą na przykład miesiąc lub 14 dni na dokonanie tej wpłaty. Jeśli wpłacimy, to wówczas postępowania o nałożenie kary pieniężnej niech się nie wszczyna. Inaczej będziemy mieli taką sytuację jak przed dziesięciu laty, gdzie dochodziło nawet do samobójstw przy okazji skandalicznie wdrażanego systemu viaTOLL. Można to sprawdzić. Pamięć ludzka jest zawodna, ale są na to dokumenty i artykuły prasowe. Podejrzewam, że teraz będzie taki sam skandal jak wtedy. Oczywiście za kolejne 10 lat nikt nie będzie o tym pamiętał, ale w sumie tak naprawdę jest.

Szanowni państwo, oczywiście chciałbym przekazać więcej, ale niestety nie było takiej ogólnej debaty na ten temat. Jestem do dyspozycji zainteresowanych państwa, zarówno ja, jak i myślę, że także mój kolega Jan Buczek oraz inni przedstawiciele środowiska.

Reasumując, prosiłbym o odrzucenie poprawki związanej z indeksacją wskaźnikiem inflacyjnym. Zważywszy na tę sytuację – owce muszą być, żeby je można było strzyc. Druga kwestia to wprowadzenie odpowiedniej poprawki, która przez okres kilku miesięcy, do czasu, aż się system wypełni, do czasu, jak będziemy mogli w profesjonalny sposób się rozliczać, nie będzie jednak wprowadzała kary. Chodzi o to, by było tak, jak jest w Niemczech – proszę nas poprosić o zapłacenie, jeśli jego brak nie wynika z naszej winy. My to natychmiast zapłacimy i w tym momencie nie należy wszczynać postępowania w sprawach o ukaranie. Wydaje mi się, że jest to rozsądne i rzetelne postawienie sprawy. To nie jest żadna kombinacja lobbystów, tylko to jest postulat pracodawców zatroskanych o stan swojej kondycji. Chcemy się wywiązywać z nałożonych zobowiązań.

Szanowni państwo, jeszcze kwestia odroczenia o okres pół roku…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję, panie prezesie. Po pierwsze, nam przerywa, a po drugie o tym odroczeniu to już było chyba cztery razy, o ile dobrze policzyłem. Myślę, że każdy z nas już dobrze to zapamiętał.

Czy są jeszcze uwagi do zmiany pierwszej? Biuro Legislacyjne, proszę.

Legislator Mariusz Przerwa:

Panie przewodniczący, pytanie do ust. 8. W ust. 8 mamy otóż stwierdzenie, że minister właściwy do spraw transportu ogłasza w drodze obwieszczenia stawki opłaty elektronicznej obliczone zgodnie z ust. 4a. Chcielibyśmy zwrócić uwagę, że te stawki są również obliczane zgodnie z ust. 4b. Jest więc pytanie, czy tamte stawki nie będą publikowane w obwieszczeniu, czy czasem nie trzeba byłoby uzupełnić tego przepisu o ust. 4b, żeby było i ust. 4a, i ust. 4b? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Stanowisko rządu.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Zgoda, tak.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Dziękujemy. Jeszcze do zmiany pierwszej pan poseł Polaczek, proszę bardzo.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):
Mam poprawkę.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Do zmiany pierwszej? Cały czas jesteśmy w zmianie pierwszej.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):
Nieco dalej.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Czy są uwagi do zmiany drugiej? Pan poseł Szczepański, bardzo proszę.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):
Chciałem zgłosić poprawkę do zmiany drugiej, polegającą na tym, aby w zmianie w pkt 3 przed lit. a wprowadzić zmianę do ust. 3a, który otrzymałby następujące brzmienie w zakresie art. 13 ust. 3a: „3a. Na potrzeby poboru opłaty elektronicznej…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Panie pośle, najmocniej przepraszam, ale każdy z nas ma przed sobą treść poprawki. Mówmy po prostu, jaka to jest poprawka i czego dokładnie…

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):
Dobrze. Poprawka zmierza do modyfikacji treści przepisu zawartego w art. 13i ust. 3a ustawy o drogach publicznych. Obecny system poboru opłaty elektronicznej przewiduje pobieranie opłaty elektronicznej za pośrednictwem dedykowanych wyłącznie do tego celu urządzeń pokładowych OBU, udostępnionych użytkownikom dróg za kaucją. Jest to rozwiązanie, z którego korzysta zdecydowana większość firm transportowych, jest ono powszechnie stosowane w krajach Unii Europejskiej. Chodzi o to, aby te urządzenia były jednak bezpłatnie udostępniane, a nie sprzedawane.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):
Żeby nie generować kosztów.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Dziękuję. Przystępujemy do rozpatrzenia poprawki zgłoszonej przez pana posła Szczepańskiego. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):
Pani minister, jakie jest stanowisko rządu do tej poprawki?

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:
Stanowisko rządu jest negatywne. My nie proponujemy tylko jednego rozwiązania, jak jest w tej poprawce. Proponujemy rozwiązania szerokie, od aplikacji, po EETS, przez ZSL i OBU. W rynkowym modelu dostawy, a więc i za kaucją będzie możliwość skorzystania, i w wynajmie. Będzie też można dokonać zakupu, w zależności od tego, jakie będą potrzeby rynku. Oferuje to szereg firm, które będą miały dostęp do dystrybucji takich usług.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Ponownie jeszcze poseł Szczepański.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):
Nie chciałem tego robić, bo najchętniej to zgłosiłbym wniosek formalny, żeby przed głosowaniem nad tą poprawką przedstawiła pani skutki finansowe, jakie są dla firm transportowych, dla tych, powiedzmy, 1,5 miliona samochodów, które są zarejestrowane. Chciałbym, żeby pani minister powiedziała mi, jakie będą skutki zakupu telefonów komórkowych, urządzeń do badania? To są setki milionów złotych, które państwo w tej chwili po prostu wpuszczacie w koszty przedsiębiorstw, jednocześnie powiększacie im koszty o wskaźnik inflacji.

Chciałbym zapytać, czy państwo dokonaliście analizy, jakie będę skutki finansowe zakupu telefonów, urządzeń i wyposażenia przez firmy transportowe?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Pan poseł Suchoń i później pani minister zbiorczo odpowie.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Pani minister, Wysoka Komisjo, ja mam tylko taki apel, żeby na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, Komisji, która zajmuje się też kwestiami technicznymi, nie uprawiać bajkopisarstwa. W ciągu najbliższych kilku miesięcy nie będzie na rynku miliona, półtora miliona urządzeń, nie będzie ich nawet pół miliona, bo państwo doskonale wiedzą, że tylko kilka firm ma dzisiaj przetestowane urządzenia. Z rynku płyną informacje, że nie ma takiej siły, żeby wdrożyć taką liczbę urządzeń, która potrzebna jest polskim przewoźnikom. Żadne bajki, żadne zapewnienia, zaklinania i żadne odprawianie modłów nie pomoże, bo to jest kwestia technologiczna, której przeskoczyć nie można. Alarmują o tym zarówno środowiska przewoźników, jak i ewentualnych dostawców tych urządzeń. Bardzo proszę wziąć to pod uwagę, a nie wprowadzać w błąd zarówno Wysoką Komisję, jak i opinię publiczną. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Jesteśmy w procedurze głosowania, na koniec jeszcze pan poseł Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję, ale to właśnie ułatwi nam chyba podjęcie decyzji. Pani minister, pytanie o koszty jest naprawdę istotne. Te rozwiązania niewątpliwie zwiększą koszty przewoźników, i to nie tylko o zakup urządzenia, ale także i o przesył danych. Ten przesył danych będzie obciążał wynik finansowy każdego pojazdu. W związku z tym jeszcze raz wracam do pytania zadanego przez pana posła Szczepańskiego i pana posła Suchonia: o ile zwiększą się koszty dla przewoźników? Bardzo prosimy o tę informację.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Czy pani minister?

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Tak. Jeżeli chodzi o skutki finansowe dla branży, to nie robiliśmy takich szacunków w tym przedłożeniu rządowym.

Chciałam jednak zwrócić uwagę na to, że model dostępności urządzeń OBU... A nie mówimy tylko o urządzeniach OBU, bo można się komunikować, można korzystać w systemie również z rozwiązań ZSL i EETS. W tej chwili bardzo mocno pracujemy nad tym, żeby oczywiście była zapewniona dostępność urządzeń pokładowych OBU, ale również testowane i integrowane są… To, co testuje Orlen, to nie tylko test aplikacji, ale właśnie test rozwiązań ZSL. Przypominam, że Orlen z viaTOLL też korzysta, więc nie jest jakimś przewoźnikiem, który nie ma pojęcia o systemie poboru opłat drogowych. Korzysta z systemu ZSL, testuje to rozwiązanie. Bardzo mocno pracujemy nad tym, żeby na czas wdrożenia systemu była dostępna również akredytacja i usługi EETS, które bardzo mocno wesprą to rozwiązanie. Tak więc to nie jest tak, że rozmawiamy tylko o OBU.

Rozmawialiśmy faktycznie, ja znałam szacunki 500 tysięcy OBU, teraz już słyszę o milionie urządzeń OBU. Pytanie – która z tych liczb jest liczba prawdziwą? My jesteśmy… Zadeklarowałam w warsztatowym dialogu z przedsiębiorcami, przewoźnikami, że będziemy się starali zrobić wszystko, żeby te urządzenia były dostępne w takiej skali, w jakiej są potrzebne, ale mówię – patrzmy trochę szerzej, nie tylko OBU, patrzmy na ZSL i na rozwiązania EETS-owe.

Co do kosztów transmisji danych, to chciałam tylko powiedzieć, że wymagania technologiczne tego systemu to 1 GB na 3 tysiące kilometrów, więc nie jest to jakaś oszałamiająca transmisja danych, jeżeli chodzi o wymagania systemowe. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem poprawki pana posła Szczepańskiego? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Ja bym tylko odpowiedział na pytanie pani minister w trakcie tego głosowania. Ponoć półtora miliona płatników jest zarejestrowanych w systemie viaTOLL. To pani powinna mieć wiedzę, ilu jest takich, którzy aktywnie korzystają, bo to w waszych rękach są te dane. Dziwie się, że pani minister się dziwi liczbom milion czy 500 tysięcy, bo to są dane, które są w rejestrach de facto państwowych.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Panie pośle, 700 tysięcy samochodów dziennie.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

700 tysięcy. Ja mówię o tym ilu jest zarejestrowanych, bo są tacy, którzy korzystają nie codziennie, ale…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy jesteśmy już gotowi, żeby wyświetlić wyniki głosowania? Proszę bardzo.

Informuję, że głosowało 34 posłów. Za było 15, przeciw 18, 1 poseł wstrzymał się. Poprawka nie uzyskała akceptacji. Jeszcze do zmiany trzeciej, panie pośle?

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Proszę to potraktować jako wniosek mniejszości.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Został zgłoszony wniosek mniejszości. Czy są jeszcze jakieś uwagi do zmiany trzeciej?

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Panie przewodniczący, wszystkie cztery poprawki, które zgłoszę, niech będą wnioskami mniejszości, dobrze?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze, proszę to odnotować. Czy są jeszcze uwagi do zmiany trzeciej? Nie widzę.

Czy są uwagi do zmiany czwartej? Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Dziękuję. W zmianie czwartej w lit. d tiret pierwsze wnioskodawcy sugerują zastąpienie wyrazów „12 miesięcy” wyrazami „nie dłużej niż 36 miesięcy”. Analiza tekstu ustawy nowelizowanej sugeruje, żeby do zmienianych wyrazów, a więc „12 miesięcy” dołożyć trzeba jeszcze poprzedzający je bezpośrednio wyraz „przez”. Jeżelibyśmy go bowiem zostawili, to wówczas po wprowadzeniu nowelizacji ten przepis brzmiałby: „przez nie dłużej niż 36 miesięcy”, więc dość kuriozalnie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Bardzo dziękujemy za tę poprawkę. Jak najbardziej tak.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Czy są uwagi do zmiany piątej? Nie widzę. Do zmiany szóstej? Nie widzę. Czy do zmiany siódmej? Proszę bardzo, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Panie przewodniczący, do zmiany szóstej, do art. 13iba ust. 11. Tutaj jest mowa o tym, że – chodzi o wytyczną do wydania rozporządzenia – minister musi brać pod uwagę, że nie może ona przekroczyć 1,5%. To jest norma wynikająca bezpośrednio z ust. 8. Tak jak było przy okazji art. 1, proponujemy wykreślenie tych wyrazów z ust. 11. Konkretnie chodzi o wyrazy, że „nie może ona przekroczyć 1,5% wartości wniesionych opłat oraz”. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pani minister.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Oczywiście zgoda. Analogicznie jak wcześniej.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Do zmiany szóstej jeszcze pan poseł Szczepański, proszę bardzo.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Chciałem do zmiany siódmej, nie do szóstej. Myślałem, że zakończyliśmy już zmianę szóstą.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze, w takim razie przechodzimy do zmiany siódmej. Pierwszy zgłosił się pan przewodniczący Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, w zestawieniu poprawek jest to poprawka druga, którą rekomenduję w uzgodnieniu ze stroną rządową. Jest propozycja, aby w art. 2 w pkt 7 w lit. b średnik zastąpić przecinkiem i dodać lit. c w brzmieniu, które państwo mają przed sobą. Chodzi o nowe brzmienie ust. 8b.

Kilka zdań uzasadnienia. Ustawa o drogach publicznych, jak państwo wiecie, wprowadziła również odstępstwo od nałożenia kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej w trybie przedpłaty, gdy przedmiot obowiązany uiści tę opłatę w terminie trzech dni od daty zakończenia przejazdu. W uzasadnieniu projektu rządowego wskazano, iż odstępstwo to nie dotyczyło sytuacji, cytuję: „w sytuacji, gdy do ujawnienia naruszenia doszło w wyniku kontroli drogowej podczas przejazdu po drodze krajowej".

Ten przepis, mówiąc wprost, rzecz doprecyzowuje, poprzez nadanie nowego brzmienia w ust. 8b w taki sposób, iż wskazuje, że chodzi tu o kontrolę po zatrzymaniu pojazdu przez inspektorów bądź to Inspekcji Transportu Drogowego, bądź funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej. Tym samym usuwa wątpliwości interpretacyjne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Można, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pan poseł Szczepański. Rozumiem, że do tej poprawki.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Nie, do poprawki mojej, bo wydaje mi się, że…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Przepraszam, ale uporządkujmy. Teraz jesteśmy przy poprawce pana posła Polaczka.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Tak, ale chciałem tylko powiedzieć jedną rzecz. Pierwsza powinna być głosowana moja poprawka, dlatego że ona skreśla tę całą zmianę, którą proponuje pan przewodniczący Polaczek. Jeśli poprawka nie uzyska większości, to wtedy oczywiście byłaby głosowana poprawka pana posła Polaczka, zmieniająca ust. 8b.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Absolutnie słuszna uwaga, dziękuję. Proszę zatem o zwięzłe zaprezentowanie swojej poprawki.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Moja propozycja zmierza do zmiany w artykule, o którym mówił pan poseł Polaczek, ale ta zmiana polega na skreśleniu ust. 8b. Poprawka zmierza do uchylenia w ustawie o drogach publicznych ust. 8b w art. 13k, zgodnie z którym kary za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej w trybie przedpłaty nie wymierza się, jeśli właściciel, posiadacz lub użytkownik uiści opłatę w terminie trzech dni od dnia zakończenia przejazdu.

Zatem nie tylko w sytuacji post factum, ale nawet w sytuacji kontroli drogowej, w której zostanie stwierdzony obowiązek uiszczenia opłaty elektronicznej, np. skończyły się środki na koncie. Wówczas powinno się także dopuścić do sytuacji umożliwiającej zarejestrowanemu użytkownikowi drogi w systemie e-TOLL uiszczenie w określonym terminie nieopłaconej należności. Dopiero wtedy, gdy obowiązek ten nie zostanie dopełniony, należałoby wymierzyć karę. W związku z tym proponujemy skreślić ust. 8b. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Jakie jest stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Negatywne. Ten przepis tylko doprecyzowuje te kary w stosunku do właściciela, posiadacza i użytkownika, nie zmieniając konstrukcji samej zasady.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Najpierw przegłosujemy poprawkę pana posła Szczepańskiego. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania. Kto z państwa posłów jest za przyjęciem tej poprawki? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Dziękuję, poproszę o wyniki. Głosowało 34 posłów. Za było 15, przeciw 19, nikt się nie wstrzymał. Stwierdzam, że poprawka nie uzyskała akceptacji.

Wobec powyższego przystąpimy do przegłosowania poprawki zgłoszonej przez pana przewodniczącego Polaczka. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania. Rozumiem, że stanowisko rządu jest pozytywne, zgodnie z tym, co powiedział pan przewodniczący Polaczek.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Tak, potwierdzam.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem poprawki pana posła Polaczka? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Dziękuję. Proszę o wyświetlenie wyników. Informuję, że głosowało 33 posłów. Za było 19, przeciw 9, a 5 wstrzymało się od głosu. Stwierdzam, że poprawka uzyskała akceptację.

Przystępujemy do rozpatrzenia zmiany ósmej. Czy są uwagi? Pani poseł do zmiany ósmej?

Poseł Hanna Gill-Piątek (Polska2050):

Tak. Do zmiany ósmej.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę w takim razie zaprezentować poprawkę, a w zasadzie uzasadnić, bo jej treść znamy.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Polska2050):

Poprawka polega na skreśleniu tego punktu z tego powodu, że tutaj zamierza się wydłużyć okres przedawnienia o trzy miesiące, do dziewięciu miesięcy, właściwie nie wiadomo z jakiego powodu. Państwo powinno być skuteczne i szybkie w ściganiu wszelkiego rodzaju naruszeń, więc kary pieniężne, zgodnie z definicją kary, powinny być wymierzane jak najszybciej. Nie znajduję w ogóle uzasadnienia, mając na względzie projektowane wzmocnienie kompetencji w zakresie kontroli na drogach płatnych i podniesienie sankcji za wykroczenia. Jeszcze wydłużenie okresu przedawnienia? I co jeszcze? Dajecie sobie państwo do ręki takie narzędzia, które naprawdę można odczytać tak, że abdykujecie ze swojej roli. Państwo powinno jednak być skuteczne i szybkie. Proszę, żeby szanowna Komisja przyjęła tę poprawkę i żebyśmy nie dawali możliwości wiecznego rozwlekania postępowań, wysyłania po prostu po dziewięciu miesiącach mandatów czy wezwań. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Bardzo dziękuje, panie przewodniczący. Pani minister, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, bardzo prosiłbym panią minister o wyjaśnienie, czy abolicja po dziewięciu miesiącach dotyczy też firm spoza Unii Europejskiej, czyli zza naszej wschodniej granicy, np. z Turcji albo innych państw, z którymi nie mamy podpisanych umów dotyczących ściągania tego typu należności? Czyli innymi słowy, jeżeli ktoś nie opłaci tego, wyjedzie za naszą wschodnią granicę i znowu przyjedzie za dziewięć czy za dziesięć miesięcy albo będzie podróżował przez inne państwa europejskie, nie przekraczając tej granicy, to czy dojdzie do takiej sytuacji, że po dziewięciu miesiącach te jego zobowiązania zostaną po prostu umorzone?

To oczywiście powoduje, że nasze firmy znowu będą gorzej traktowane. Mają siedzibę w Polsce, więc bardzo łatwo jest namierzyć i obciążyć opłatą, natomiast firmy zagraniczne mogą oczywiście w ten sposób zyskiwać przewagę konkurencyjną nad naszymi firmami. Bardzo proszę o precyzyjną odpowiedź.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Proszę panią minister o ustosunkowanie się zarówno do treści poprawki, jak i do pytania pana posła Suchonia.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Zacznę może od treści poprawki. Tu stanowisko rządu jest negatywne. Te dziewięć miesięcy, wydłużenie z sześciu do dziewięciu miesięcy to czas potrzebny Generalnej Inspekcji Transportu Drogowego, które jest organem zajmującym się wymierzaniem kar. Ten czas jest potrzebny przede wszystkim do ustalenia właściwych osób obowiązanych, czyli właściciela, posiadacza, użytkownika pojazdu, żeby uniknąć sytuacji, że te kary byłyby stosowane także w nieuzasadnionych przypadkach. Celem jest więc z jednej strony prawidłowość postępowania, a z drugiej ochrona osób, których takie karanie dotyczy.

Jeżeli chodzi o podmioty zagraniczne, to, tak jak już mówiłam, w przypadku naruszeń przez osoby zagraniczne, które nie podlegają możliwości ściągnięcia egzekucji roszczeń w ramach podpisanych porozumień i umów administracyjnych, stosowana jest kaucja w celu odzyskania nieuiszczonych opłat za przejazd po drogach płatnych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Przystępujemy do rozpatrzenia poprawki. Jeszcze pan poseł Suchoń?

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Tak, bardzo dziękuję. Rozumiem, że jeśli ktoś przekracza granicę, np. w Cieszynie, powiedzmy, taki przewoźnik turecki, to on na wjeździe do Cieszyna płaci jakąś kaucję, jadąc na przykład w kierunku Niemiec. I tę kaucję płaci jako zabezpieczenie opłat za przejazd drogowy. Jednak Cieszyn to nie jest zewnętrzna granica Schengen, ale to rzeczywiście zabezpieczałoby nasze interesy, tylko czy tak rzeczywiście jest? Czy każdy przewoźnik, który wjeżdża na teren Polski, płaci tę kaucję, jeżeli nie jest firmą zarejestrowaną w Rzeczypospolitej? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy pani minister się do tego odniesie?

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Tak, oczywiście. Mówiłam, wypowiadając się poprzednio na temat granic, że to nie dotyczy strefy Schengen, natomiast jeśli pojazd zostanie zatrzymany, to tak. Te przepisy, z tego co wiem, obowiązują identycznie w starym systemie, jeżeli chodzi o kaucję i zagranicznych przewoźników.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Przystępujemy do rozpatrzenia poprawki pani poseł Gill-Piątek. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem tej poprawki? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Czekamy na wynik głosowania.

Informuję, że głosowało 35 posłów. Za było 5, przeciw 28, a 2 się wstrzymało. Poprawka nie uzyskała akceptacji.

Czy są uwagi do zmiany dziewiątej? Nie widzę.

Czy są uwag do zmiany nr 10? Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Do zmiany nr 10 do ust. 2 w art. 13naa mamy pytanie. W drugim wersie są wyrazy „powyżej 3,5 tony złożonego z samochodu”. Czy nie powinniśmy mówić o „złożonym z samochodu osobowego”, dlatego że wyraz odnosi się do kierującego zespołem pojazdów, złożonym z samochodu osobowego itd. To jest pytanie do wnioskodawców.

I drugie pytanie, do ust. 4, o relację tego przepisu z art. 37gj ustawy o autostradach. Czy nie będzie wątpliwości interpretacyjnych i możliwości wielokrotnego karania? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Proszę panią minister o ustosunkowanie się.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Jeżeli chodzi o pierwszą część, to powinno pozostać tak, jak jest zaprojektowane w ustawie, ponieważ dokładnie tak jest również w innych przepisach. Jeżeli chodzi natomiast o ust. 4, czyli tę wzajemną relację ustaw i karania, to tu nie będzie wątpliwości, że to są odrębne sytuacje.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Pan poseł Polaczek, tak?

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Nie, panie przewodniczący, dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

W takim razie pani poseł Gill-Piątek.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Polska2050):

Szanowny panie przewodniczący, składam poprawkę. Zgodnie z wcześniejszą dyskusją, która się już odbyła, chcieliśmy doprecyzować, co oznacza ograniczenie czytelności tablic. Chodzi o doprecyzowanie tego zapisu, czyli dodanie określenia: „znaki, napisy lub przedmioty, które znajdują się bezpośrednio przy tablicy rejestracyjnej i ograniczają czytelność tych tablic”.

W tej chwili brzmienie tego punktu, powiedzmy, ust. 2, jest cały czas – pozwolę się uprzeć – zbyt szerokie i stwarza przez to możliwości nadinterpretacji. Świat nie dzieli się niestety, to do poprzedniej wypowiedzi pana przewodniczącego Polaczka, na świat zwyczajny i świat techniczny. Policja czy służby, wlepiając komuś karę, nie będą rozważały, czy siedzieliśmy nad przepisami technicznymi, czy jakimiś innymi. To są po prostu przepisy, które trzeba doprecyzować, więc bardzo proszę, żeby… Nie rozumiem w ogóle tej uwagi, z jakiego powodu? To, że to są przepisy techniczne, znaczy, że powinny być nieprecyzyjne? Czy jeśli mamy jakiś zwyczaj, czy jeśli coś występuje zwyczajowo, to nie należy tego doprecyzowywać? Moim zdaniem to należy doprecyzować, ponieważ to stwarza pole do nadinterpretacji. Jeżeli służby, jeżeli policjant jest w stanie posądzić wicemarszałka Sejmu, który jest dwa razy od niego starszy, o to, że mu złamał nogę, podczas gdy ten policjant sam się potknął o radiowóz, to naprawdę możemy też spotkać się z sytuacjami, kiedy ten zapis będzie nadużywany i nadinterpretowany.

Wnosimy więc poprawkę mówiącą o tym, że chodzi o przedmioty, napisy lub znaki, które znajdują się bezpośrednio przy tablicy rejestracyjnej i ograniczają jej czytelność. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Stanowisko rządu, rozumiem, cały czas niezmienne.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Tak, negatywne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Przystępujemy do rozpatrzenia poprawki pani poseł Gill-Piątek. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania. Kto z pań i panów posłów jest za pozytywnym zaopiniowaniem tej poprawki? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Dziękuję. Jak będziemy gotowi, proszę o wyświetlenie wyników. Informuję, że głosowało 33 posłów. Za było 8, przeciw 18, a 7 posłów się wstrzymało. Stwierdzam, że poprawka nie uzyskała akceptacji.

Czy do zmiany nr 11 są uwagi? Nie widzę.

Do zmiany nr 12? Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Dziękuję, panie przewodniczący. W projektowanym art. 40a w ust. 5 pkt 2 wnioskodawcy wskazują, że minister właściwy do spraw finansów określi w drodze rozporządzenia tryb, sposób i termin dokonywania zwrotu opłaty w przypadku, gdy opłata została wniesiona w kwocie niższej niż należna. Jak się wydaje, w takiej sytuacji, kiedy opłata była wniesiona w kwocie niższej, nie będzie dokonywany zwrot opłaty. Wydaje się więc, że powinna być mowa o kwocie wyższej niż należna. To jest oczywiście pytanie do wnioskodawców.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pani minister.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Oczywiście to błąd.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję bardzo. Biuro Legislacyjne wie, co należy z tym dalej zrobić. Czy są uwagi do zmiany nr 13? Nie widzę.

Czy są uwagi do art. 3 do zmiany pierwszej? Proszę bardzo, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Mamy ogólną uwagę do art. 3, dotyczącą jego systematyki. Chcielibyśmy zauważyć, że zasadą jest klasyfikowanie ustaw nowelizowanych w ustawach zbiorczych nowelizujących według daty uchwalenia. O ile ustawa o autostradach płatnych została umieszczona w art. 1 jako ustawa wiodąca, o tyle – jak się wydaje – drugie miejsce powinna zajmować ustawa o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, a dopiero trzecim artykułem powinna być ustawa o drogach publicznych, która została dopiero co rozpatrzona, przed sekundą.

I teraz pytanie do wnioskodawców: jaki był powód takiego, a nie innego umieszczenia ustawy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Strona rządowa.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Ze względu na charakter i cel tej zmiany ustawa o drogach wydaje się równorzędna z ustawą o autostradach, stąd zostały one niejako wyjęte przed nawias. Podczas prac w Rządowym Centrum Legislacji ta kwestia nie była podnoszona, natomiast jeśli stanowisko Biura Legislacyjnego jest takie, jak przedstawiono, to myślę, że możemy się zgodzić.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję, jest zgoda rządu. Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

W takim razie, panie przewodniczący, zmienimy tę kolejność. Tytuł ustawy jest jasny, więc kolejne ustawy powinny być ułożone zgodnie z datami.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze. Państwo wiecie, co macie robić. Czy są uwagi do art. 4? Biuro Legislacyjne, tak?

Legislator Mariusz Przerwa:

Tak, panie przewodniczący, dziękuję. Uwaga do pkt 1. Mamy tam powiedziane, że po wyrazach „zadania wynikające” dodaje się wyrazy „z innych ustaw”. Generalnie

ustawodawca nie powinien się posługiwać nieostrymi odesłaniami do jakichś bliżej nieokreślonych, innych ustaw. Pytanie brzmi: czy można by określić, o jakie ustawy chodzi w tym wypadku? Czy można to doprecyzować?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pani minister.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Nie zgadzamy się na tę zmianę. W tych innych ustawach… To jest szereg ustaw. W tych innych ustawach jest precyzyjnie wymienione, o jakich zadaniach mowa. W związku z tym nie będzie wątpliwości co do stosowania tego przepisu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy do art. 5 są uwagi? Nie widzę.

Czy są uwagi do art. 6? Nie widzę.

Czy są uwagi do zmiany pierwszej w art. 7? Czy w ogóle są uwagi do art. 7? Nie widzę.

Czy są uwagi do art. 8? Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Dziękuję. Dwie uwagi. Jedna o charakterze ogólnym, w pierwszej kolejności. Chcielibyśmy dopytać. To jest pytanie do wnioskodawców, czy nie odnoszą państwo wrażenia, że art. 8 powinien być materią odrębnego przedłożenia? W naszej ocenie nowelizacja ustawy o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne, która została przedstawiona, niekoniecznie jest w pełni zbieżna z głównym celem przedłożenia.

Druga uwaga dotyczy stricte ust. 5 projektowanego przepisu, w którym jest mowa o tym, że nagranie sporządza i przechowuje przez sześć lat podmiot, który potwierdza profil zaufany. Chcielibyśmy zaproponować doprecyzowanie, czyli że: „Nagranie sporządza i przechowuje przez 6 lat od dnia jego sporządzenia podmiot, który potwierdza profil zaufany przy użyciu metody, o której mowa w ust. 2".

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pani minister, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Dziękuję. Odniosę się do ust. 5, bo tutaj zgadzamy się z tą propozycją zmiany. Natomiast co do ratio legis umieszczenia tego w tej zmianie, to poproszę o odpowiedź pana dyrektora z Departamentu Informatyzacji.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę bardzo, panie dyrektorze.

Dyrektor Centrum Informatyki Resortu Finansów Maciej Górski:

Wideoidentyfikacja została wprowadzona w przepisach związanych z epidemią COVID-19 jako rozwiązanie tymczasowe. Jest ona związana z tym projektem, dlatego że z punktu widzenia rejestracji kierowców ważne jest to, żeby dostarczyć pewną metodę uwierzytelnienia, a taką metodą dla usług e-administracji jest właśnie profil zaufany. Biorąc pod uwagę, że kierowcy są często w drodze, to z perspektywy wdrożenia systemu minister finansów zwrócił się do ministra cyfryzacji z prośbą o przygotowanie takich przepisów. Przepisy zostały przygotowane na prośbę ministra finansów. Włączono je do tego projektu, żeby weszły w życie w planowanej dacie, jeszcze przed uruchomieniem nowego systemu, co pozwoli kierowcom na zakładanie profilu zaufanego właśnie z wykorzystaniem wideoidentyfikacji.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Rozumiem, że Biuro Legislacyjne doskonale wie, co ma robić.

Czy są uwagi do art. 9? Nie widzę.

Czy są uwagi do zmiany pierwszej w art. 10? Pan poseł Polaczek, proszę bardzo.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, tu jest propozycja, która jest oznaczona w materiałach jako poprawka nr 3, polegająca na tym, że nadajemy nowe brzmienie w art. 10 pkt 1. Chodzi o to, że nowe brzmienie uzyskuje art. 9 ust. 2. Po ust. 2 dodaje się ust. 2a, po ust. 3 zmieniamy i nadajemy nowe brzmienie pierwszemu zdaniu i dodaje się również w ust. 5 pkt 5 w nowym brzmieniu. Proponowane zmiany pozwalają poborcy opłaty na stworzenie okresu przejściowego i równoległe funkcjonowanie dwóch systemów, co będzie umożliwiało płynne wdrożenie nowego systemu. Tego, który jest regulowany tą ustawą. Da to czas na dostosowanie się przewoźników do nowego systemu. Poprawka, która jest skonsultowana z rządem, odpowiada także na postulaty branży transportowej w zakresie zapewnienia przez poborcę opłaty okresu przejściowego w ust. 2, który jest regulowany w art. 9 i uzyskuje nowe brzmienie. Ten okres jest przedłużony do dnia 30 września br. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Rozumiem, że stanowisko rządu jest pozytywne.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Tak, oczywiście.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Przystępujemy zatem do rozpatrzenia tej poprawki. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem tej poprawki? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Proszę o wyświetlenie wyników głosowania. Głosowało 35 posłów. Za było 20, przeciw 13, a 2 posłów wstrzymało się od głosu. Poprawka nie uzyskała akceptacji.

Czy są uwagi do zmiany…

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Też mam poprawkę do art. 10. Ona powinna być głosowana po poprawce pana posła Polaczka.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze, ale jeszcze do zmiany pierwszej, tak?

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Mówimy o art. 10, tak?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Art. 10 zmiana pierwsza.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Tak, do pkt 1.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

W takim razie proszę bardzo.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Proponuję, żeby nowe brzmienie otrzymał art. 9 ust. 4, który nie był dotychczas ruszany. Poprawka zmierza do wprowadzenia zmiany w przepisie przejściowym zawartym w art. 9 ust. 4 ustawy o drogach publicznych. Zważywszy na przygotowania KAS do wprowadzenia nowego systemu poboru opłat drogowych w Polsce, zasadnym wydaje się wprowadzenie odpowiedniego okresu przejściowego, wynoszącego co najmniej sześć miesięcy. Od momentu wyłączenia dotychczasowego systemu viaTOLL, przewidzianego na 30 czerwca 2021 r., do czasu pełnego przygotowania do uruchomienia i przetestowania systemu e-TOLL, w tym dopuszczenia do systemu operatorów EETS i kart flotowych, powinno nastąpić zawieszenie pobierania opłat drogowych od pojazdów ciężarowych i autobusów.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Oczywiście poprzednia poprawka, trzecia poprawka zgłoszona przez pana posła Polaczka uzyskała akceptację Komisji.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Chciałem tylko zauważyć, że akurat ust. 4 nie był głosowany w poprawce pana posła Polaczka.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Ja mówię teraz tylko o moim sformułowaniu, którego błędnie użyłem po głosowaniu poprawki.

Przystępujemy do rozpatrzenia poprawki pana posła Szczepańskiego. Stanowisko rządu.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Negatywne. Nie ma możliwości zawieszenia poboru opłat drogowych na taki okres.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Mogę prosić o głos?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę bardzo, pan poseł Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Pani minister, w Niemczech zawieszono pobór opłat w podobnej sytuacji, gdy pojawiły się wątpliwości do wdrażanego systemu, na okres dwóch lat. Przez dwa lata także nasi przewoźnicy, którzy operowali na autostradach niemieckich, nie ponosili opłat właśnie w związku z tym, że system był niedopracowany. Jest więc taka możliwość i ma już swoje precedensy.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Przystępujemy do rozpatrzenia poprawki pana posła Szczepańskiego. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem tej poprawki? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Podaję wyniki głosowania. Głosowało 34 posłów. Za było 16, przeciw 18, nikt się nie wstrzymał. Poprawka nie uzyskała akceptacji.

Czy są uwagi do zmiany drugiej w art. 10? Nie widzę.

Czy są uwagi do art. 11? Nie widzę.

Czy są uwagi…

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Panie przewodniczący, ja się zgłaszałem do art. 11.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Najmocniej pana przepraszam, ale siedzimy tak, że ja po prostu nie widzę. Proszę zdecydowanie sygnalizować.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Właśnie się staram. Mogę, tak?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Do art. 11?

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Tak.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, pani minister, szanowni państwo, chciałem jeszcze dopytać panią minister o sprawę systemu. Moje pytanie jest takie: jeżeli ktoś będzie używał tego urządzenia w postaci np. smartfona, na którym zainstaluje aplikację, to, czy dane o miejscu, w którym on przebywa, czyli dane z poruszania się, będą wysyłane przez tę aplikację do systemu tylko w tym zakresie, który jest związany z drogami płatnymi, czy też będą wysyłane dane niezależnie od tego, czy będzie na odcinku płatnym, czy poza tym odcinkiem? I tylko system, już centralnie, będzie weryfikował, czy przejechany

odcinek jest płatny, czy bezpłatny? Bardzo prosiłbym o precyzyjne poinformowanie nas, jakie dane będą przesyłane z urządzenia do centralnego serwera? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę, pani minister.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Z urządzenia do centralnego serwera, czyli jakby do systemu SPOE KAS będą przesyłane wszystkie dane geolokalizacyjne, natomiast automatycznie będą usuwane te dane, które nie dotyczą przejazdu odcinkiem płatnym autostrady.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Ad vocem jeszcze pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Pytanie doprecyzowujące, ponieważ, jak wszyscy wiemy, ten system jest obarczony zasadniczą wadą – w sposób niekontrolowany mają do niego dostęp wszystkie służby. W związku z tym mam nie tyle wątpliwość, co pewność, że te dane będą usuwane w taki sposób, żeby przypadkiem temu dostępowi służb nie zrobić przykrości. Pytanie brzmi: dlaczego ministerstwo nie zdecydowało się na ustawienie blokady po stronie aplikacji? Dlaczego ministerstwo nie stworzyło takiej aplikacji, która u siebie, lokalnie na telefonie, rozpoznaje, czy to jest droga płatna, czy niepłatna? Taka możliwość przecież jest, ponieważ dzisiejsze oprogramowanie pozwala na tego rodzaju operację.

Dlaczego więc aplikacja nie rozpoznaje dróg płatnych i nie przesyła danych wyłącznie w tym zakresie do serwera centralnego? W sposób oczywisty i poza dyskusją zabezpieczałoby to prywatność obywateli i wszystkich użytkowników dróg. W sytuacji, kiedy wysyłane są wszystkie dane, to jest nic innego jak element de facto totalnej inwigilacji każdej osoby, która będzie miała zainstalowaną taką właśnie aplikację na swoim telefonie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pani minister.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Dziękuję bardzo. Co do dostępu innych służb, to po pierwsze – w zakresie regulowanym ustawami i kompetencjami tych służb, a po drugie – to jest zawsze na wniosek. Nie ma niekontrolowanego dostępu do danych.

Jeśli chodzi o kwestię technicznego zakresu aplikacji, to poproszę o odpowiedź pełnomocnika ministra finansów do spraw informatyzacji pana Przemysława Kocha.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę bardzo.

Pełnomocnik ministra finansów do spraw informatyzacji Przemysław Koch:

Odpowiadając na pytanie dotyczące aplikacji mobilnej. Aplikacja mobilna jest skonstruowana w taki sposób, że wymaga od użytkownika jej uruchomienia w momencie rozpoczęcia przejazdu i zakończenia po zakończeniu przejazdu, poprzez wybranie przycisku „zakończ przejazd” w momencie zatrzymania pojazdu po tym, jak przestanie on się poruszać po drodze płatnej.

Dlaczego aplikacja jest skonstruowana w ten sposób? Dlatego, żeby nie było, po pierwsze przesyłania nadmiarowych danych do systemu, po drugie, żeby aplikacja nie musiała działać cały czas w tle, co mogłoby, jak wybrzmiało w niektórych głosach, świadczyć o inwigilacji. Jeżeli aplikacja miałaby sama rozpoznawać, czy ktoś rozpoczął przejazd po drodze płatnej, czy nie, i włączać się w sposób automatyczny, to musiałaby ona być cały czas aktywna. Musiałaby cały czas działać w tle i zbierać dane geolokalizacyjne, rozpoznawać je i wysyłać je dopiero w momencie rozpoczęcia płatnego przejazdu po drodze płatnej. Tutaj natomiast decyduje użytkownik, kiedy uruchamia aplikację i kiedy ją wyłącza. Dane są wysyłane tylko w tym przedziale czasu, od momentu włączenia do momentu wyłączenia. Co więcej, jeżeli dane trafią na nasze serwery i proces, który będzie je, mówiąc kolokwialnie, obrabiał, rozpozna, że to nie jest odcinek płatny, te dane

będą kasowane jako niepotrzebne do naliczenia opłat drogowych za przejazd po drogach płatnych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan poseł Szczepański jeszcze z jakąś uwagą?

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

W tym momencie z pana wypowiedzi rozumiem, że te dane będą cały czas transmitowane, jeśli zapomnę na przykład wyłączyć aplikację. Chciałbym się więc zapytać, po jakim czasie będą kasowane?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Zanim pan pełnomocnik udzieli odpowiedzi, to może jeszcze głos pana posła Suchonia i dopiero potem odpowiedź.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. To jest bardzo poważny temat, bo rzeczywiście ja się zgadzam z panem posłem Szczepańskim. To była jedna część, o którą chciałem dopytać, tzn. o czas retencji.

Ale druga rzecz, pani minister… Pragnę pani wyjaśnić, bo być może ktoś panią wprowadził w błąd. Dobrze byłoby, gdyby pani minister miała pełną świadomość, że dostęp na wniosek poszczególnych służb realizowany jest w momencie, kiedy nie ma bezpośredniego łącza, kiedy te służby nie mają dostępu online. W przypadku tego systemu jest natomiast podstawa prawna, tak jak po kolei rząd PiS wprowadzał w każdy system podstawę prawną możliwości dostępu online do wszystkich danych. Rzecznik praw obywatelskich w jednym ze swoich wystąpień wskazał, że de facto państwo polskie nie ma żadnej kontroli obiektywnego urzędu, niezależnego od poszczególnych rodzajów służb nad tym, w jaki sposób poszczególne służby korzystają z tego uprawnienia. Ustawy przewidują oczywiście wymagania techniczne, one są wyłącznie deklarowane, natomiast żadna ustawa, i to jest nieprawdopodobny lobbing, nie daje podstawy do wykonania kontroli, w jaki sposób spełniane są te warunki. Żadne ministerstwo nie prowadzi tego typu kontroli.

Deklarować można oczywiście wszystko. Być może pani minister nie miała tej świadomości, ale tak dzisiaj są formułowane warunki ustawy. Nawet jeżeli dzisiaj, że tak powiem, służby nie mają bezpośredniego linka, to w momencie, kiedy uzyskają, to ich działalność i operowanie na tych danych są już poza wszelką kontrolą. W związku z tym nasze pytania dotyczące prywatności są jak najbardziej zasadne.

I z całym szacunkiem do pana ministra – nie przekonuje mnie to tłumaczenie. Równie dobrze działałoby to wtedy, kiedy aplikacja u siebie miałaby wykaz, upraszczając, dróg płatnych. Obojętnie, czy jest włączona na początku przejazdu, czy przy wjeździe na odcinek płatny – jej rola w zupełności by wystarczała. Naprawdę zastanawia mnie, co kierowało administracją, że wymyśliła taki system, powiedzmy otwarcie, szkodliwy z punktu widzenia ochrony prywatności obywateli. Nie znajduję odpowiedzi na to pytanie i to jest zastanawiające.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Dwa ostatnie głosy: pan poseł Sośnierz i pan prezes Buczek.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Mam pytanie dotyczące tej aplikacji. Czy ona będzie oparta na otwartym kodzie źródłowym? I jeszcze chciałem spytać… Przepraszam, ale wyleciało mi z głowy. W każdym razie chodzi mi przede wszystkim o kod źródłowy. Czy możemy oczekiwać, że to będzie jawne? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Przepraszam, ale ja nie bardzo zrozumiałem…

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Chodzi o kod źródłowy.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Adresaci, jak widać, zrozumieli. W takim razie pan prezes Buczek. Ostatni głos i przechodzimy dalej. Czy pan prezes Buczek jest z nami, czy go nie ma?

Prezes ZMPD Jan Buczek:

Jestem, najmocniej przepraszam, panie przewodniczący. Szanowni państwo posłowie, szanowna pani minister, przed chwilą usłyszeliśmy potwierdzenie naszych obaw, bo przed chwilą jeden z panów ze strony twórców tego systemu potwierdził wątpliwość, że użytkowni będzie miał możliwość włączenia, wyłączenia aplikacji, czyli to, o czym my mówimy – zmusza się kierowcę do aktywnego udziału w procesie korzystania z urządzenia do przesyłania danych. My chcemy tego uniknąć.

Zadałem pytanie, jak sobie można wyobrazić, że kierowca autokaru będzie jedną ręką jechał, a drugą będzie manipulował w telefonie, jeszcze z ekranem dotykowym, żeby było śmieszniej, aby spełnić wyobrażenia tzw. twórców tego systemu, który w naszym przekonaniu jest bardzo ciekawy z punktu widzenia technologicznego, ale nie ma on zastosowania w realnym życiu gospodarczym, w praktyce. Dlatego w żadnym systemie na świecie nie istnieje tego typu przymuszenie do korzystania.

Chcę zwrócić państwa uwagę, że w dalszej części dyskusji usłyszałem, zresztą tak wynika z rozstrzygnięć pań i panów posłów, którzy jesteście obserwowani przez waszych wyborców, także przewoźników, więc pewnie niejednokrotnie będziecie jeszcze zmuszeni im wyjaśniać, jakie były motywy takiego szkodliwego działania z naszego punktu widzenia.

Natomiast chcę powiedzieć, że nie ma realnej szansy, powtórzę to, na przedłużenie systemu, który jest w trakcie wygaszania. Natomiast nowy system, dopóki nie będzie w pełni wdrożony, dopóki nie będziemy mieli dostępu przynajmniej do pół miliona takich urządzeń na starcie – ten system nie ruszy. W podobnej sytuacji spotkamy się wszyscy pełni emocji i wytykając sobie błędy, tylko dlatego, że dzisiaj twórcy tego systemu są impregnowani na racjonalne argumenty.

Ja rozumiem, że przegrywamy z machiną polityczną, tylko nie rozumiem, dlaczego machina polityczna służy sama sobie, a nie nam obywatelom i naszej gospodarce. Rozumiemy to, że w tym momencie nie mamy siły sprawczej, żeby cokolwiek zmienić, ale proszę państwa, żebyście zapamiętali ten moment, bo w chwili, gdy będziecie na siłę dopychać kolanem i wdrażać ten system, powstaną ogromne skutki, negatywne skutki dla gospodarki i dla mojej branży. W związku z tym chciałbym, żebyście wtedy zrobili rachunek sumienia i porozmawiali ze swoimi wyborcami. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy strona rządowa chce udzielić odpowiedzi?

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Tak, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Odniosę się jeszcze do tego dostępu służb, chociaż już nie rozmawialiśmy… Ja jednak będę twierdzić, że nie ma tam dostępu online. Jest dostęp na wniosek. Jedyne dwie organizacje, które mają dostęp, ale też tylko do danych kontrolnych w systemie, to GITD, bo uczestniczy w rozliczeniu opłat drogowych, oraz Policja z racji kontroli na drodze. I to jest koniec. I to też tylko do wybranych informacji, a nie do wszystkich danych w systemie.

Jeżeli chodzi o kwestie podniesione przez pana prezesa Buczka, to tylko przypomnę, że nie ma przymuszenia do korzystania z aplikacji. Przypomnę też po raz kolejny, że nie trzeba włączać aplikacji, jadąc. Można to zrobić w dogodnym momencie przed rozpoczęciem przewozu i po zakończeniu przewozu.

Odniosę się jeszcze do kwestii przechowywania danych w systemie. Dane, które nie dotyczą, nie są związane z odcinkami płatnymi dróg, w momencie kiedy wpadają do systemu, automatycznie są z niego usuwane, więc nie ma żadnego przechowywania nadmiarowych danych o przewozach, przejazdach po odcinkach, które nie są płatnymi

odcinkami dróg. Te dane, które dotyczą przewozu po płatnym odcinku drogi czy też przejazdu po płatnym odcinku drogi, są przechowywane w systemie maksymalnie przez dziewięć miesięcy – mówię o danym geolokalizacyjnych – w związku z możliwością prowadzenia przez GITD postępowań kontrolnych związanych z prawidłowością uiszczenia opłaty i ewentualnych kar. To jest ten okres retencji danych.

Dodatkowo jeszcze dla bezpieczeństwa jest w systemie zaimplementowany taki mechanizm, że co trzy miesiące dane dotyczące przewozów po odcinkach płatnych są jakby przeszukiwane w systemie. Wyłapywane są nadmiarowe dane, które z systemu są usuwane. To są te mechanizmy zabezpieczające.

Jeżeli chodzi o pytanie pana posła Sośnierza o otwarty kod źródłowy, to może oddam głos specjalistom, bo się na tym nie znam.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę bardzo.

Pełnomocnik ministra finansów do spraw informatyzacji Przemysław Koch:

Jeżeli chodzi o otwarty kod źródłowy aplikacji mobilnej, która jest wytwarzana siłami Ministerstwa Finansów i która będzie darmową aplikacją do pobrania ze sklepów internetowych, to nie planujemy upublicznienia tego kodu, dlatego że to mogłoby zagrażać bezpieczeństwu całego systemu. Jeśli chodzi zaś o bezpieczeństwo oprogramowania, to oprogramowanie będzie poddane audytowi bezpieczeństwa, w ramach którego potwierdzimy, że to rozwiązanie jest bezpieczne i odporne na wszelkiego rodzaju ataki, w szczególności ataki hakerskie.

Jeżeli chodzi o publikację specyfikacji technicznych, to takie specyfikacje albo już są opublikowane, albo będą. Te specyfikacje dotyczą integracji z naszym systemem e-TOLL, w szczególności integracji dla operatorów OBU, operatorów ZSL i operatorów Europejskiego Systemu Poboru Opłat, czyli EETS, a docelowo także dla podmiotów, które będą chciały w sposób komercyjny dystrybuować i sprzedawać e-bilety autostradowe. Tutaj także planujemy publikację specyfikacji technicznych, które pozwolą na integrację z naszym systemem i sprzedaż oraz rejestrację takich biletów autostradowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Można, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle, naprawdę…

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Z wnioskiem, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jeśli z wnioskiem, to proszę.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Z wnioskiem do pani minister. W związku z jej wypowiedzią bardzo bym prosił, aby do drugiego czytania pani minister, dla naszego bezpieczeństwa, uspokoiła nas i złożyła projekt poprawki, który będzie mówił o tym, że dane niepotrzebne będą automatycznie usuwane.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie, nie ma więcej zgłoszeń do art. 11. Czy są uwagi do art. 12? Biuro Legislacyjne ma uwagę.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Tak jest. W ust. 1 mamy odesłanie do art. 37gd ust. 1 i 2 w kontekście kontroli. W pozostałych przepisach materialnych ustawy nowelizowanej używano spójnika „lub”. Pytanie – dlaczego tutaj użyto spójnika „i”? Czy nie powinniśmy tego ujednolicić?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pani minister.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Powinniśmy ujednolicić, czyli także spójnik „lub".

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Biuro Legislacyjne w ramach upoważnienia może to oczywiście zrobić.

Czy są uwagi do art. 13? Nie widzę.

Czy są uwagi do art. 14? Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Panie przewodniczący, drobna uwaga. Pytanie do strony rządowej. Do umów koncesyjnych lub umów o budowę i eksploatację stosuje się odpowiednio przepisy art. 37a ust. 1b–1x. I jest pytanie, bo tam jest dodawany również ust. 1y, który także odnosi się do tych umów: czy to jest celowo pominięte, czy po prostu przez przypadek i nie należałoby tego zmienić w taki sposób, że byłoby „ust. 1b–1y"? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę, pani minister.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Rzeczywiście to zostało pominięte przez przypadek. Należy uzupełnić o ust. 1y. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy są uwagi do art. 15? Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Pytanie do zdania ostatniego. Mamy szereg odesłań i one odsyłają do artykułów bezpośrednio po sobie następujących. Pytanie do wnioskodawców: czy celowe było takie rozbijanie, czy jednak można odesłać do przepisów art. 37gd–37gk? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Można odesłać zbiorczo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Art. 16. Czy są uwagi? Pan poseł Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Zreferuję teraz poprawkę oznaczoną jako poprawka nr 4 w materiale, który mają panie i panowie posłowie. Po konsultacjach ze stroną rządową proponuję, aby po art. 16 dodać art. 16a w brzmieniu, które państwo macie przed sobą. Chodzi o to, że chcemy umożliwić wcześniejsze, tj. przed 1 grudnia, przed datą projektowaną niniejszymi przepisami, wprowadzenie nowego sposobu poboru opłaty za przejazd autostradą na państwowych autostradach płatnych, zakupu biletu autostradowego. Taki przepis umożliwi podróżnym wcześniejszy zakup biletu i spowoduje brak przestoju w ruchu na autostradach, mówiąc kolokwialnie, w nocy z 30 listopada na 1 grudnia 2021 r. To jest niewielka poprawka, ale doprecyzowująca moment przejścia i uruchomienia tej funkcjonalności, która zaistnieje od 1 grudnia.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Wszystko jasne, dziękuję bardzo. Rozumiem, że stanowisko rządu jest pozytywne.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Tak, jak najbardziej.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania. Przystąpimy do rozpatrzenia tej poprawki. Kto jest za przyjęciem tej poprawki? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał

od głosu? Proszę o wyświetlenie wyników. Informuję, że głosowało 31 posłów. Za było 30, 1 przeciw, nikt się nie wstrzymał.

Czy są uwagi do art. 17? Nie widzę.

Do art. 18? Pan poseł Polaczek, proszę bardzo.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie i panowie posłowie, spośród zgłoszonych poprawek, skonsultowanych ze stroną rządową, ta poprawka jest oznaczona jako poprawka nr 5. Mamy propozycję, aby po art. 18 dodać art. 18a w brzmieniu, które macie państwo przed sobą.

Krótkie uzasadnienie. Przedłożony przez rząd projekt zawiera w treści również ułatwienia dla przewoźników w zakresie rejestracji w systemie e-TOLL. Proponowane poprawką przepisy przejściowe znoszą sankcję w postaci kary administracyjnej dla kierujących, którzy przed dniem wejścia w życie ustawy zachowają się zgodnie z nowymi przepisami. Biorąc pod uwagę fakt, iż poborca opłaty znał, że dane te nie są niezbędne do prawidłowego jej poboru oraz że zmiana nałożonych ustawą obowiązków jest w interesie adresatów norm, niecelowe byłoby nakładanie sankcji. Zatem właściwe jest wprowadzenie przepisów tzw. intertemporalnych, wyłączających możliwość poniesienia sankcji za te naruszenia. Proszę o przyjęcie tej poprawki.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Stanowisko rządu, jak sądzę, jest pozytywne.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Tak, jest pozytywne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Przystępujemy do rozpatrzenia poprawki. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem poprawki zgłoszonej przez przewodniczącego Polaczka? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Dziękuję. Głosowało 32 posłów. Za było 31, nikt nie był przeciw, 1 poseł się wstrzymał od głosu. Stwierdzam, że poprawka została zaakceptowana.

Czy są uwagi do art. 19? Nie widzę.

Do art. 20? Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Do ust. 2. Proponujemy wykreślenie wyrazu „ważności". To jest w trzecim wersie. Naszym zdaniem będzie to zbędne powtórzenie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Stanowisko rządu.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Negatywne. Chcielibyśmy, żeby pozostało tak, jak jest w przepisie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Nie widzę poprawki w tym zakresie. Czy do art. 21 są uwagi? Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

W drugim wersie proponujemy wykreślenie wyrazów „w brzmieniu dotychczasowym". To jest jasne, że dotychczasowe przepisy wykonawcze były wydawane na podstawie przepisów już aktualnie obowiązujących. Dziękuję.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Zgoda.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Czy są uwagi do art. 22? Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Tutaj mamy kilka uwag. Pierwsza jest redakcyjna. W pkt 1, 2 i 3 we wprowadzeniu do wyliczenia, tam, gdzie mamy kwoty zbiorcze, proponujemy – a właściwie sejmowi

językoznawcy proponują – usunięcie przecinka albo wstawienie myślnika i zastąpienie wyrazów „z tego" wyrazami „z czego", ale to jest tylko redakcja. Istotniejsza w naszej ocenie jest druga kwestia. Otóż, szanowni państwo, po zsumowaniu kwot maksymalnych limitów wydatków przewidzianych na poszczególne lata, zarówno w pkt 1, jak i w pkt. 2, okazuje się, że one są nieadekwatne do tego, co przedstawione zostało we wprowadzeniu do wyliczenia w pkt 1 i 2. I tak w pkt 1 kwota 113,6 mln zł została delikatnie zawyżona, po zsumowaniu jest bowiem 113, 592 mln zł. Natomiast chyba jeszcze istotniejsze jest to, co wydarzyło się w pkt 2, a mianowicie 6,6 mln zł jest kwotą niższą, przewidzianą ogólnie, niż kwoty wydatków przewidziane na poszczególne lata. Teraz pytanie: czy wnioskodawcy mają świadomość tych różnic? Jest ewentualnie prośba o skorygowanie tego.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Rozumiem, że te przecinki, myślniki i zmiana wyrazów „z tego" na „z czego" są akceptowane.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Tak, to jest akceptowalne, natomiast co do różnic w tych kwotach to wynikają one z zaokrągleń zgodnych z zasadami matematycznymi. Nie widzimy zasadności poprawki.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Czyli zmianę pierwszą i drugą rozpatrzyliśmy. Czy są uwagi do zmiany trzeciej? Panie mecenasie?

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Przepraszam, panie przewodniczący, ale myślałem, że już chodzi o kolejny ustęp.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy są uwagi do art. 23? Proszę bardzo, pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Ufając, że jednak wprowadzenie waloryzacji wskaźnikiem inflacji w sposób znaczący pogorszy sytuację zarówno polskich firm, jak i obywateli, a w tych czasach, które mamy, trudnych z punktu widzenia gospodarki, ale i takich, które będą od nas wszystkich wymagały zwiększonego poziomu zaangażowania i kapitałów w przedsiębiorstwach, żeby powrócić na ścieżkę dynamicznego wzrostu – proponuję, aby tę waloryzację, możliwość wprowadzenia waloryzacji przesunąć z 2021 r., czyli obecnego, na 2025 r.

Wydaje się, a przynajmniej tak wskazują ekonomiści, że kilka lat potrwa powrót do jako takiej, nie mówię dobrej, ale jako takiej kondycji, która będzie umożliwiała powrót na rzeczywiście dynamiczną ścieżkę wzrostu, i to wszystkich. Proszę więc o przyjęcie tej poprawki i naprawdę apeluję do większości. Firmy są w bardzo trudnej sytuacji. Dopiero zobaczymy kwestię redukcji miejsc pracy, a to oczywiście również przekłada się na pracowników. Dobijanie firm kolejnymi podwyżkami, opłatami, podatkami... To nie jest jeden przypadek. Gdyby to był jeden, to jeszcze powiedzmy, że można w szerokim tego słowa rozumieniu próbować to zrozumieć. Jednak w sytuacji, w której wprowadzane są kolejne podwyżki opłat, podatków, nowe podatki, to naprawdę jeszcze dobijanie firm transportowych wzrostem kosztów opłat za korzystanie z dróg jest co najmniej nieprzyzwoite. Dlatego apeluję o przesunięcie tego na 2025 r. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję, tylko mam do pana prośbę, panie pośle. Ta poprawka wcześniej nie trafiła do sekretariatu Komisji. Jeśli dzisiaj chcielibyśmy ją procedować, to musielibyśmy ogłosić przerwę przynajmniej na kilkadziesiąt minut w celu zeskanowania i dostarczenia tej poprawki posłom, którzy uczestniczą w posiedzeniu zdalnie. Moja propozycja jest taka, aby tę poprawkę złożyć jutro w drugim czytaniu. Oczywiście jeśli pan poseł wyrazi taką wolę. Jeżeli nie, to oczywiście przejdziemy stosowną procedurę i zarządzę przerwę.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Panie przewodniczący, jeżeli pan zarządza, że poprawkę trzeba zgłosić na drugim czytaniu, to oczywiście się dostosuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

To jest tylko moja prośba, racjonalny wniosek, bowiem są również posiedzenia innych komisji, a posłowie bezczynnie by tutaj czekali, aż sekretariat zeskanuje i roześle materiały do posłów, którzy uczestniczą w obradach zdalnie. Myślę, że wszystkim nam ekonomika czasu jest bliska.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Przyjmuję wskazówkę pana przewodniczącego, chociaż nie ukrywam, jeżeli ktoś słuchał, to zmiana cyfry 1 na cyfrę 5 nie rodzi wielkich problemów. Ale oczywiście przyjmuję słowa pana przewodniczącego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Będę zobowiązany, dziękuję serdecznie. Zostanie oczywiście zapamiętane, że jest jeszcze poprawka pana posła.

Czy są jeszcze uwagi do art. 23? Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Panie przewodniczący, pozwolę sobie jeszcze zaakcentować uwagę do art. 22. Chodzi o dwie zmiany, które wprowadzimy, o ile będzie akceptacja. Wcześniej się nie porozumieliśmy. W ust. 2 zauważamy, że tam jest jeden mechanizm korygujący, więc zmienimy liczbę, a w ust. 4 jest mowa o wielkości wydatków, a wydaje się, że powinna tam być „wysokość wydatków".

Do art. 23 z kolei mamy pytanie do wnioskodawców. W niektórych przepisach, które mają wejść w życie 14 dni od dnia ogłoszenia, funkcjonują odesłania do przepisów, które wejdą w życie z dniem 1 grudnia. Czy nie będzie to powodować wątpliwości interpretacyjnych w stosowaniu tych przepisów? Jako przykład mogę podać art. 7 pkt 5 lit. b.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pani minister.

Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:

Co do art. 22, to zgoda na propozycję. Natomiast jeśli chodzi o art. 23, to tutaj nie będzie takich wątpliwości. Przepisy z dłuższym terminem wejścia w życie dotyczą tylko biletów. Reszta to są tylko kwestie kontroli i nie będzie z tym problemu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Na tym rozpatrzyliśmy projekt ustawy wraz z poprawkami. Teraz przegłosujemy całość. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Chciałem postawić wniosek o odrzucenie ustawy.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Ale to już nie ten moment.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

To jest ten moment. Zgodnie z regulaminem składam wniosek o odrzucenie ustawy. Jeśli on nie przejdzie, wtedy będzie pan głosował za przyjęciem, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pierwsze czytanie odbyło się na posiedzeniu Sejmu i był wniosek o odrzucenie, który nie został zaakceptowany przez Izbę. W moim…

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Proszę o stanowisko Biura Legislacyjnego. Czy mogę złożyć taki wniosek?

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Myślę, że pan poseł przedstawia wniosek o wyrażenie negatywnej opinii i głosowanie po prostu przeciwko przyjęciu tej ustawy w ostatnim głosowaniu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Ale to wyraża się w głosowaniu nad całością projektu ustawy i nie jest to wniosek o odrzucenie w pierwszym czytaniu. To zostało już rozstrzygnięte przez Wysoką Izbę na posiedzeniu o godzinie 11.00.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Dokładnie tak jest.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle, musimy wyrazić swoją opinię w głosowaniu co do całości. Kto z pań i panów posłów jest za wnioskiem do Sejmu o przyjęcie ustawy wraz z poprawkami? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Dziękuję. Informuję, że głosowało 31 posłów. Za było 18, przeciw 13, nikt się nie wstrzymał od głosu. Stwierdzam, że projekt ustawy został pozytywnie zaopiniowany przez Komisję.

Musimy jeszcze dokonać wyboru posła sprawozdawcy. Proszę bardzo.

Poseł Jerzy Paul (PiS):

Na sprawozdawcę Komisji zgłaszam wiceprzewodniczącego pana Jerzego Polaczka.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Czy pan poseł wyraża zgodę?

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Tak, dziękuję za rekomendację. Wyrażam zgodę.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy są inne kandydatury? Wobec braku innych kandydatur i braku sprzeciwu stwierdzam, że sprawozdawcą Komisji będzie pan poseł Jerzy Polaczek. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia. Dziękuję bardzo serdecznie, zamykam posiedzenie.